



مطاردات في أعلى البحار Looloo

تحرير

أ. د. عبد الفتاح

www.dvd4arab.com



تقديم

هذه المجموعة الجديدة من الكتب ، تتضمن فكرة طازجة تمامًا لم يسبق تناولها ، والتي سوف يشترك في تنفيذها نخبة متميزة من الكتاب والمؤلفين .

كل كتاب من هذه المجموعة يتضمن طائفة متمثلة من الأحداث لنفس الموضوع ، وبغضون موحد للكتاب ، وتحت اسم شامل « حدث بالفعل » . وكل واقعة تنسب إلى مؤلفيها أو كاتبها أو أصحابها الأصليين ، ومن مصادر مختلفة تتناول نفس الحدث . سواء أكانت تحريراً مختصراً عن كتب ، أو فقرات أو فصول منها . أو إعداداً بتصرف عن مجلات أو صحف أو دوريات ، أو تليفاً عن مصادر وأبحاث متعددة ومتباينة ، حول نفس الموضوع وبلغات مختلفة . مع ذكر المصادر المتعددة في نهاية كل موضوع ، أو من خلاله ، أو في نهاية كل كتاب بأصولها الأجنبية . وقد روعي كتابة المصطلحات والأسماء والأماكن والمعلومات بأصلها الصحيح ، لسهولة الرجوع إليها . مع الكثير من الإضافات لتفسير معاني المفردات ومواقع الأماكن ، ومداول المصطلحات ، وظواهر الأحداث وحكمة الحياة أو غيرها . وكتابة جميع الأعداد بالأشكال العربية ، والتي تعرف حالياً بالأرقام الأوروبية ، منعاً للاختلاط وزيادة الدقة ، كما تم إضافة الصور والموتيفات المناسبة لكل موضوع ، والمنطقية تماماً مع كل حدث ، كضرورة مهمة للارتقاء بالعرض ، والتميز في التقديم دون منافسة .

وقد بذل الكثير من الجهد والعناية في إخراج وإعداد وطبع كل كتاب ، ليظهر بطريقة لائقة ومتميزة تماماً . حتى يمكن أن تشكل هذه المجموعة من الكتب إضافة مثالية للثقافة المصرية والعربية .

حمدي مصطفى

الرئاسة العربية الحديثة

مقدمة المحرر

يقدم هذا الكتاب - ضمن مجموعة مثيرة من الكتب - وقائع حقيقية ، وأحداثاً صالحة حدثت بالفعل من واقع الحياة . هي دراما من مجرى الحياة تشكل مأزقاً واقعياً يندر حدوثه ، أو تجربة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المتراكمة ، أو أفكاراً وآراء ومعتقدات جديدة نتجت عن خبرات شخصية ، أو اكتشافات مثيرة ، أو تطورات حديثة ، أو حتى حادثاً غريباً ليس له أي تفسير علمي على الإطلاق .

هي إذن ملح الحياة ، وثمره لتجارب ، وحصيلة لمر . وتكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصلاته ، وتظهر الصفات النبيلة في شخصيته . وتبلور الحكمة الكامنة في مجابهة المصاعب والشدائد ، وتلقي الضوء على القوة الكامنة الهائلة لدخل كل إنسان . والتي يستمدّها من قوة الإيمان ، واحترام الذات ، والوعي الكامل بالوجود ، ودوره في الحياة ، ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفضيلة السليمة . حتى يصبح إنساناً عظيماً بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .

والهدف منها - بجانب التسلية والمعرفة ومتعة القراءة - فتح آفاق جديدة إلى عالم واقعي زاخر بالأحداث ، ويموج بالحركة ، ويتفاعل بالتغيير .

أيضاً الاطلاع على تجارب الآخرين وأفكارهم فيما يعرض عليهم ، وأساليبهم في مواجهة محن الحياة ، وتحريك روح المغامرة

والاستكشاف والتساؤل والبحث عن المجهول ، وتلمس تتبع الصافي من الخيال المبدع الذي يتميز به الإنسان دون كل المخلوقات . واستدعاء كل المعاني الجميلة من التضحية والفروسية والنبالة والسمو . وإعلاء القيم الأصيلة التي تمثل جوهر الإنسان ، وسبب وجوده على الأرض ، وكيف يمكن للمرء أن يتصرف إذا ما صادفه موقف مشابه ، أو حتى أن يقيم سلوكيات الآخرين وأقوالهم بمعيار الإنصاف والشرف والجلال ، فضلاً عن الكثير من المعلومات العلمية أو النادرة أو الغريبة التي يتضمنها نسيج كل حدث أو موضوع ، بلا إجحام .

كما تشير على المرء ألا يلتصق كثيراً بالماديات على حساب المعنويات ، فما لهذا خلق الإنسان . أيضاً ترشده إلى استكشاف القواعد أو القوانين التي تحرك الحياة وتضبطها في كل مجال ، لضرورة الموازنة والتكيف والتغيير . بمعنى آخر ، إدخال المنهج العلمي في مسار حياتنا وأسلوب تفكيرنا وتناولنا للأمور ، فالحياة ليست فوضى . والقاعدة الأساسية أن كل شخص لابد أن يجابه طوال حياته ، الكثير من الابتلاءات والاختبارات - شرها وخيرها - حتى تظهر أصالة معنوه وحقيقة ما بداخله . كما أن عليه ألا يعتمد كثيراً على حواسه فقط ، ففي هذا العالم من الأحداث والمشكلات ما لا يمكن التوصل إليها إلا بإحكام العقل ، أو حتى بالحدس أو بعد النظر أو نفاذ البصيرة .

البحث عن الغواصة الألمانية المختفية ..

[بقلم : سمير فورستر]

عندما تولى أدولف هتلر السلطة عام 1933 كمستشار لألمانيا ، أعلن أنه لن ينفذ معاهدة فرساي الموقعة في يونيو 1919 . وهي المعاهدة المهينة التي أقيمت القيصر ويلهلم الثاني - الذي مات في ألمانيا عام 1941 - وأجبرت ألمانيا المهزومة في الحرب العالمية الأولى على دفع تعويضات باهظة ، مع تجريدها من مستعمراتها . وتقييد حجم الجيش وتسليحه ، ومنع ألمانيا من بناء أية سفن حربية أو غواصات . الأمر الذي اضطر بريطانيا إلى توقيع معاهدة مع ألمانيا عام 1936 ، تقضى بالسماح لألمانيا ببناء حوالى نصف حجم أسطول الغواصات البريطاني ، أو مساو له في المستقبل .

وكان البريطانيون يمتلكون 57 غواصة متعددة المهام في ذلك الوقت ، واعتقدوا أن الغواصات لن تقوم إلا بدور محدود في تهديد الطرق البحرية التجارية التي تغنيهم في المقام الأول ، واعتمدوا تماماً على أسطولهم القوى . أما الألمان ، فقد

عقنوا العزم على بناء أسطول كبير من الغواصات - فضلاً عن الطرادات والبوارج الثقيلة - لقطع الإمدادات والمواد الخام عن بريطانيا ، وبالتالي وقف إنتاج المجهود الحربي . وهو أسلوب كاد أن يحرز لهم النصر في الحرب العالمية الأولى .

عهد هتلر إلى الأدميرال كارل دونيتر Karl Donitz بتنظيم وقيادة أسطول الغواصات الجديد . وهو نفسه كان قائداً لإحدى الغواصات في الحرب العالمية الأولى « 1914 - 1919 » . وابتكر دونيتر تكتيك قطعان الذئاب wolf-packs ، حيث كانت الغواصات الألمانية تهاجم قوافل سفن الإمدادات وسط المحيط الأطلنطي ، بعد أن تستدرج سفن الحراسة بعيداً . وقد أدى هذا الأسلوب إلى إغراق عشرات السفن التجارية بحمولتها ، حتى كادت بريطانيا تموت جوعاً .

وعندما دخلت الولايات المتحدة الحرب في 11 ديسمبر 1941 ، قام دونيتر بتوسيع مهام الغواصات ، وانتشار عملها كي تشمل جميع المحيطات وبحار العالم - عدا المحيط الهادسيكي الذي كان منطقة عمليات اليابان - والمتحالفة مع ألمانيا وإيطاليا فيما يعرف بدول المحور Axis . فأرسل دونيتر مجموعة من الغواصات للعمل في المحيط الهندي ، وأخرى جنوب الأطلنطي ،



(أدولف هتلر) يصافح الأدميرال (كارل دونيتر) كمستشار لألمانيا من بعده ، قبل

انتحاره بساعات في 30 إبريل 1945

وثلاثة في أمريكا الجنوبية ، ورابعة أمام السواحل الأمريكية والكندية ، وحوالي 62 غواصة في البحر المتوسط .

أما المجهود الأساسي لعمليات الغواصات فكان وسط المحيط الأطلنطي ، وبحر الشمال ، لضرب القوافل المتجهة إلى بريطانيا أو الاتحاد السوفييتي . فضلاً عن المهام السرية الخاصة ، حيث اتخذت الغواصات من موانئ أوروبا المحتلة - وخاصة فرنسا - قواعد لها .

وكانت الغواصات في وسط المحيط الأطلنطي تتجه نهائياً ناحية الغرب ، ثم تعود ليلاً ناحية الشرق حتى لا تفقد مكانها ، وتظل بعيداً عن متناول قاذفات القنابل . ويتم تموينها بالوقود والذخيرة والأغذية من سفن شحن في أماكن محددة ، أو بالغواصات الكبيرة التي صنعت بعد ذلك لهذا الغرض .

وقد عانى الأميرال كارل دونيتر قائد الغواصات الألمانية كثيراً في سبيل الحصول على الإمكانيات الضرورية لإنشاء سلاح للغواصات مؤثر وفعال ، وتنفيذ آرائه الجديدة وأفكاره الفريدة ، والتي لم تجد صدى لدى الأميرال الأعظم إريك ريدر Erich Raeder قائد البحرية الألمانية ، والذي كان مهتماً

بالطرادات والبوارج الثقيلة أكثر من اهتمامه بالغواصات . كما أن الزعيم النازي هتلر - بحكم تكوينه وتاريخه - كان مشغولاً بالجيش وقوات الباتزر المدرعة ، أكثر من اهتمامه بالبحرية على وجه العموم . ومع ذلك لقد حققت الغواصات انتصارات كبيرة غيرت مجرى الحرب في كثير من مساراتها ، وذلك بسبب حب واحترام رجال الغواصات أساساً لقائدهم .

والحق أن دونيتر كان رجلاً فريداً من نوعه ، ومتميزاً في شخصيته . وكان لا يدخر جهداً في السفر للخطر والبعيد كي يقوم بتطبيق الأوسمة بنفسه على صدور الأبطال من رجاله ، الذين حققوا أعمالاً فوق الواجب . وذلك بطريقة مباشرة وسريعة وفي اليوم التالي ، وكان في إمكانه أن يستدعيهم إلى مقر قيادته في ألمانيا . لذلك حظى بتقدير واحترام القيادة الألمانية العليا ، حتى إن هتلر استدعاه قبل انتحاره بساعات يوم 30 أبريل 1945 ، وسلمه مستشارية ألمانيا خلفاً له .

وقد حوكم أمام محاكم نورنبرج عام 1946 وقضى فترة في السجن ، ومات في 24 ديسمبر 1980 ، ويومها بكت عليه ألمانيا كرجل عظيم من أبنائها .

ومن أفكاره الغريبة خلال الحرب ، زرع بعض الغواصات في أماكن مختلفة لتعمل وحدها ، طبقاً لتقدير قائدها . على أن يتم تزويدها بالوقود والإمدادات بسفن التموين كل فترة في مناطق تحدد بالشفرة اللاسلكية .

منذ بداية الحرب ، وقد حدد لمنطقة الغواصة يو - 223 سواحل الغرب الإفريقي ، لقطع خطوط المواصلات البحرية في هذه المنطقة . وقد استطاع قبطانها الكابتن سيجموند لاوينج Siegfried Laueng إغراق العديد من سفن الحلفاء في جنوب المحيط الأطلنطي ، حتى إنه حصل على وسام « صليب الفرسان » . وفي فبراير 1942 تلقى أمراً بالتوجه بغواصته للعمل منفرداً في البحر الكاريبي ، بعد أن دخلت الولايات المتحدة الحرب ، لقطع خطوط المواصلات البحرية إلى أمريكا الجنوبية . ولكن هذه المنطقة الواسعة تضم عشرات الجزر كمستعمرات فرنسية وإنجليزية وهولندية وأمريكية ، ومن المستحيل اتخاذ أي جزيرة مهجورة منها ، مقراً لعمليات الغواصة .

وبعد عمليات استطلاع ليلية واسعة في المنطقة ، قرر

قائد الغواصات (دورنيتز) ، يعلق الأوسمة بنفسه على صدور قادة الغواصات وبحارها .



الكابتن لاوينج اتخذ المصب الرئيسى لنهر أورينوكو Orinoco فى فنزويلا Venezuela مقراً سرّياً له . فالمنطقة استوائية حارة ، وتحفها الغابات الكثيفة والمستنقعات التى يصعب اختراقها . كما أن المصب الرئيسى - بخلاف المصبين الفرعيين الشماليين - تعرّضه مجموعة كبيرة من الجزر الصغيرة التى نحتتها المياه السريعة ، مما يمنع سفن المطاردة من اختراقها ، فضلاً عن أن المصب مفتوح تماماً على المحيط الأطلنطى .

كانت الغواصة 223 - U من طراز VII - C ، حمولة 769 طنّاً ، وطولها 68 متراً ، وطاقمها مكوناً من 44 بحاراً . ومسلحة بمدفع سطح عيار 3.5 بوصة ، ومدفع برج رباعى عيار 20 ملليمترًا ، ومدفع مضاد للطائرات عيار 37 ملليمترًا . فضلاً عن خمسة أنابيب لإطلاق الطوربيدات ، منها أربعة أمامية Bow ، وأنبوب خلفى Stern . ويمتد مداها إلى 6,500 ميل بحرى - يساوى 1,852 كيلومتر - وسرعتها القصوى 17 عقدة سطح أو 8 عقدة تحت الماء . وهذا النوع من الغواصات يعد من أكثر الغواصات التى يمكن الاعتماد عليها لأداء الأعمال الشاقة والمؤثرة ، ولذلك أنتجت على نطاق واسع .



الغواصة الألمانية يو - 223 فى البحر الكارىبى .

استطاعت الغواصة الألمانية تهديد خطوط المواصلات البحرية بين أمريكا الشمالية والجنوبية ، ورعت منطقة البحر الكاريبي بضربات المتلاحقة ، وإغراق عشرات السفن التجارية للحلفاء . وفشلت كل الجهود في الكشف عن مكان الغواصة وضربها ، إذ إنها لا تعمل إلا ليلاً ، وتظل طوال النهار في مخبئها داخل أدغال النهر . حتى إن بريطانيا خصصت مدمرة وفرقاطتين وبضع طائرات استكشاف لاصطياد الغواصة ، ولكن دون جدوى .

فقد كان قائدها الكابتن لاوينج حذراً جداً في كل خطوة يخطوها . كان يعرف أن الأمريكيين أقاموا عشرات المحطات لتحديد الاتجاه في حيز التردد العالي HF - DF . وهي المواقع التي أسسها الكوماندنر « مقدم » الأمريكي لورانس سافورد Lawrence Safford عام 1942 في أماكن مختلفة في المحيط الأطلنطي . فضلاً عن محطات الرادار التي أقامها البريطانيون منذ أبريل 1942 ، والتي تعمل بالموجة القصيرة - بدلاً من الطويلة - مما زاد من قدرتها على الاكتشاف لمسافات بعيدة .

لذلك كان الكابتن لاوينج لا يتصل بمقر قاعدته في ألمانيا إلا للضرورة ، ولثوان معدودة بعد تسجيل الرسالة المشفرة

قبل إرسالها . ثم يغطس في الحال ، ويغير موقعه قبل أن تصل القاذفات إلى مكان الإرسال ، الذي يبعد كثيراً عن مخبئه . وكثيراً ما اضطر لإيقاف محركات الغواصة تحت الماء لساعات طويلة ، حتى تمر قافلة سفن تحت حراسة قوية من المدمرات ، حتى لا تكتشفه أجهزة السونار « الصوتية » ، فالحجوم في هذه الحالة عمل متهور وأخرق ، ولا صلة له بالبطولة .

حدث في نهاية شهر ديسمبر 1944 أن كانت الغواصة يو - 223 في طريق عودتها إلى مخبئها داخل مصب نهر أورينوكو ، بعد ليلة حافلة عند الفجر . عندما شاهد بحار المراقبة في برج الغواصة ، مدمرة بريطانية تقوم بأعمال الدورية قرب مدخل المصب . فأمر القبطان بالغطس تحت سطح الماء ، مع إيقاف ماكينتي الديزل ، ومراقبة المدمرة عن بعد بمنظار البيريسكوب Periscope . كانت المياه ساكنة ، ولا أمواج هناك عند الفجر ، والرطوبة خائفة ، وظل قائد الغواصة يراقب المدمرة لأكثر من ساعة ، ولكنها لم تبتعد عن المكان . بل أخذت تغو وتروح ببطء على بعد من الساحل . ولم يفكر الكابتن لاوينج قط في ضربها - وقد كان ذلك

في إمكانه - إذ إنه عمل أحقق يثير الانتباه ويكشف عن مدخل المخبأ .. ولكن المدمرة توقفت فجأة ، وأخذت رافعة على السطح الخلفي في إنزال طائرة مائية للاستكشاف من طراز سوورد فيش sword fish . وهي طائرة قديمة ذات جناحين ومحرك واحد ومقننين ، ويمكنها حمل طوربيد تحتها ، حيث تستخدم أساساً من فوق حاملات الطائرات البريطانية ، بعد تزويدها بالإطارات بدلاً من القوارب العائمة .

ولما كانت مياه المحيط هادئة تماماً في ذلك الوقت ، فيمكن لطائرة الاستكشاف رؤية الغواصة بالعين المجردة تحت الماء وحتى عمق 60 متراً . ولذلك فإنه عندما انطلقت الطائرة ، وابتعدت ناحية الجنوب ، أمر الكابتن لاوينج بالانطلاق تحت الماء نحو المدمرة ، إذ أصبح الهجوم أمراً لا مفر منه قبل أن تكتشفه الطائرة .

وعندما أصبحت المدمرة في مدى الطوربيدات ، أطلقت الغواصة أربعة طوربيدات دفعة واحدة على منتصف المدمرة . حدث دوى هائل ، وانشطرت المدمرة البريطانية ماونت كايل Mount Kyle إلى نصفين ، وغرقت في دقائق بسرعة ، دون أن ينجو أحد من بحارتها .

ارتفعت الغواصة إلى السطح ، وأخذت تنطلق بسرعة نحو المصب ، لتقطع الأميال القليلة الباقية . في نفس الوقت بدأت طائرة الاستكشاف في العودة بأقصى سرعة ، بعد سماع الانفجار المروع .

لحقت الطائرة بالغواصة قبيل مدخل مصب النهر تماماً ، وأطلقت الطوربيد الذي تحمله من ارتفاع منخفض . ولكن الغواصة تفادته بمناورة سريعة ، وواصل الطوربيد مساره حتى اصطدم بإحدى الجزر وانفجر . وتعرضت الطائرة البريطانية في أثناء انخفاضها لطلقات المدفع الرشاش في البرج ، وأصيبت ولكنها لم تسقط . وتمكن الملازم طيار كلارك ميلنجتون Clark Millington ، من الهبوط بها داخل النهر نفسه ، ثم اصطدمت بفروع الأشجار على شاطئ النهر وتوقفت .

أما فني الطائرة السيرجنت مورفي كليفتون Murphy Clifton ، والذي كان مرافقاً للطيار في المقعد الخلفي لتشغيل المدفع الرشاش ، فقد قذفت به الصدمة لحظة اصطدام الطائرة بسطح النهر بعنف . ولكنه سبح مع المياه السريعة ، ثم تعلق بشمندورة حديدية قرب الضفة

الأخرى للنهر . ولم يجرؤ على سباحة المسافة الباقية ، فقد كان مصاباً وخائر القوى والتيار سريع ، وربما يجرفه نحو المحيط .

كان على تل مرتفع من الضفة اليمنى لمصب النهر مصحة صغيرة تابعة لإحدى الهيئات التبشيرية الفرنسية ، تديرها الدكتورة هايدى كولبير Heidi Colbert ، وتقدم خدماتها للمواطنين المحليين في قرية كوريابو Curiapo والقرى الصغيرة المتناثرة في الغابات . وبالقرب منها كانت هناك عدة مبان صغيرة ومخازن لشركة فرنسية كانت تقوم بالبحث عن البترول في المنطقة ، واضطرت لوقف أعمالها بسبب الحرب . وتركت معداتها في رعاية لويس جيوم Louis Guillaume ، الموظف بالشركة .

وكانت هذه المعدات تشتمل على لنش بحري قوى ، ورافعة عائمة ذات ذراع طويلة « ونش » ذاتى الحركة ، ومحطة كاملة لإصلاح المعدات والصيانة ، ومخازن للوقود ، والمتفجرات ، والمواد الكيميائية المحفوظة في قوارير زجاجية ضخمة .

عندما سمعت الدكتورة هايدى دوى الانفجارات ، ثم

طلقت الرشاشات ، وهدير محرك الطائرة فوق النهر ، أسرعت إلى مقر لويس أسفل التل ، وايقظته من نومه . استقل لويس اللنش وتوجه به ناحية المصب ، وسرعان ما سمع صراخ مورفى فأنقذه مما هو فيه . ولكن هذا أخبره أن الطيار ربما أصيب من الرشاش الألماني ، ولا بد من البحث عنه داخل الطائرة .

لم يكن هناك أثر للطائرة من ناحية المصب ، فعاد اللنش Launch إلى داخل النهر على الجانب الآخر ، وبعد قليل عثرا على الطائرة تحت مجموعة كثيفة من أغصان الأشجار المطلة على حافة النهر . كان الملازم كلارك فاقد الوعي ، ومصاباً بعدة طلقات وهو ينزف بشدة ، فحملوه بسرعة إلى الدكتورة هايدى ، التى بذلت جهداً كبيراً لعدة ساعات لوقف النزيف ، ولكن حالته كانت حرجة للغاية . أما مورفى فقد كانت جروحته سطحية مع بعض الرضوض .

فى اليوم التالى اصطحب لويس ضيفه مورفى لفحص الطائرة . وقد وجد أن الطلقات قد أصابت الكثير من أجزاء الطائرة بما فيها المحرك . ومع ذلك فقد أصر مورفى على سحبها إلى مرفأ الشركة ، لعله يستطيع أن يفعل شيئاً

لإصلاحها ، مستعينا بأدوات للشركة ومعداتنا . حتى عندما يشفى الطيار من إصابته ، يمكنه استخدامها على الفور .

كان الكابتن لاوينج يعطى بما تقوم به الدكتور هالدى ، وكذلك مهمة مندوب الشركة الفرنسية لويس ، ولم يعترض على وجودهما بالمنطقة . بل شغلها برعايته ، وكان أحياناً يقوم بزيارة المستشفى ، ويزود الدكتور بما قد تحتاج إليه من أدوية ومساعدات وتموين وهدايا صغيرة فى المناسبات . كما كان يعرف أن لديها جهازاً لاسلكياً للإرسال والاستقبال ، للاتصال بمقر المنظمة التابعة لها . ولكنه طلب منها بحزم عدم استخدام الجهاز فى أغراض تختلف عن الأغراض الطبية أو التبشيرية الخاصة بمنظمتها فقط .

وكان وجود مورفى والطيار المصاب - فضلاً عن الطائرة - خطراً قد يقصد هذه العلاقة الودية التى استمرت طوال سنوات الحرب لذلك وضع الجميع خططاً عاجلة لإخفاء الطيار داخل الغابة مع مورفى ، إذا ما وصل الكابتن لاوينج زيارته المتباعدة . وقام لويس ومورفى بإخفاء الطائرة للعلمة بين فروع الأشجار الكثيفة المتدلية ، حتى أصبح من الصعب اكتشافها .

طوال الأسابيع التالية ، اتهمك مورفى فى إصلاح أعطاب الطائرة . وفى نفس الوقت لم تدخر الدكتور هالدى وسعاً فى العناية بالطيار كلارك ، والذي بدأت حالته تتحسن ببطء . أما مندوب الشركة لويس فقد اكتفى بمراقبة مورفى ومساعدته بين الحين والآخر . وتبادل الأحاديث المختلفة حول مسار الحرب ، وفيما يسمعه بالإذاعة يوماً بعد يوم .

ومع مرور الوقت أمكن فى النهاية إصلاح الطائرة ، ولكن الملازم كلارك كان مازال فى حالة من الوهن لا تسمح له حتى بالسير . وأخذ مورفى وكلارك يحاولان إقناع الدكتور هالدى باستخدام جهاز الراديو « اللاسلكى » لطلب نجدة تنقله من المكان إلى أقرب مستشفى . ووافقت هالدى على مضمض برغم تحذير قائد الغواصة ، وأخذ مورفى ينادى بصوته المباشر على موجة الطوارئ التى ذكرها الطيار . على أمل أن تسمعه إحدى المحطات اللاسلكية البريطانية المنتشرة فى البحر الكاريبى . ولكن جهاز الراديو « اللاسلكى » فى الغواصة داخل النهر النقط صوت مورفى ، وكان صوته قريباً جداً وواضحاً تماماً .

وبعد حوالى الساعة ، شاهد لويس القارب المطاطى الأسود

الخاص بالغواصة ، وفي مقدمته الكابتن لاوينج واثنان من البحارة المسلحين . فبادر إلى تحذير مورفي والدكتورة هايدى ، وبسرعة حمل بعض الأهالي الطيار الإنجليزى من فراشه إلى الغابة على الجانب الآخر من النل مع مورفي .

تناول قائد الغواصة الشاى مع الدكتورة ، ثم سألها بلطف فى نهاية الزيارة إن كان أحد غيرها يستخدم جهاز الراديو « اللاسلكى » الخاص بها ، فنفت ذلك ، وتظاهر الكابتن بالتصديق ، وعاد إلى مقر غواصته . كان من الواضح أن هناك خطورة شديدة فى استخدام الجهاز ، وألغيت هذه الفكرة تماما . واستسلم مورفي لمصيره ، وهو يشاهد بحلق الغواصة الألمانية تمر أمامه فى النهر كل مساء ، وتعود عند الفجر .

مضى أكثر من شهرين مملين منذ إغراق المدمرة ملونت كابل ، وليس هناك بارقة أمل لمورفي أو الطيار للخروج من هذا المأرق . وكان مورفي و لويس قد قاما بعدة جولات داخل النهر ولمسافات بعيدة ، لاستكشاف مقر الغواصة - من قبيل الفضول - ولكنهما أخفقا تماما . وأشار مورفي إلى أن الحل الوحيد لمعرفة مخابأ الغواصة ، هو فى استخدام الطائرة ، ولكن ربما لن يتمكن الطيار أبدا من قيادة طائرة بعد ذلك .

وقرر مورفي التدريب على قيادة الطائرة فى النهر ، طبقا لتعليمات الطيار ، وليحدث ما يحدث . فلتحرب مازالت دائرة ، ولا بد أن يشترك فيها بمجهوده الخاص . وتمكن بالفعل خلال أيام من الإقلاع والهبوط بالطائرة على سطح النهر وقيادتها بسلاسة . ثم استطاع بعد ذلك أن يعرف مخابأ الغواصة عند منحنى للنهر ، مغطى بالأشجار .

وفكر مورفي فى صنع قنابل محلية لقذف مخابأ الغواصة وإشعال النار فيه ، حيث أمده لويس بكل ما طلبه من أصابع الجلجنايت المتفجرة ، وفتائل التفجير ، والقارورات الزجاجية التى ملأها بالمواد المشتعلة . وصنع مورفي شبكتين على جانبي الطائرة لحمل وإلقاء القنابل الزجاجية الحارقة .

بعد أيام قام بغارته على مخابأ الغواصة ، ولكن القنابلتين انفجرتا فوق أشجار الغابة . فعاد بسرعة وحمل قنبلتين أخريين . أصابتا موقع المدفع الرشاش على الضفة وأشعلت النيران فى المنطقة ، ولكن دون أضرار مهمة .

وكان رد الفعل عنيقا للغاية ، فبعد دقائق وصلت الغواصة إلى موقع الشركة ، وقفز منها الكابتن (لاوينج) مصطحبا

معه حوالي 20 بحارًا مسلحًا بالرشاشات ، وسرعان ما اجتأحوا المنطقة بسرعة ، واستطلاع لويس الهرب داخل الغابة ، واختبأ مورفي خلف حاجز حجري في التل .

وقتل الطيار في فراشه ، ودمر جهاز اللاسلكي ، وتدفع المرضى من الاهالي إلى الغابة في ذعر ، وأخذ الجنود الألمان يبحثون عن الرجلين المختبئين ، وسط احتجاج الدكتور هایدی ، ثم دمروا الطائرة واتسحبوا بسرعة .

إنها الحرب إذن قد وصلت بكل عنفوانها إلى ذلك المكان الثاني وسط الغابات الاستوائية . وأخذ مورفي يفكر في الانتقام ، وليس مجرد الحرب ، أما لويس فكان يرى أن القدرة تدور الآن على ألمانيا ، وقد تحررت إيطاليا وفرنسا وهولندا وبلجيكا ، وقوات الحلفاء تدفع الآن داخل الأراضي الألمانية نفسها . وما هي إلا أيام أو أسابيع وتنتهي الحرب ، وما عليهم في هذا المكان إلا انتظار النهاية .

ولكن مورفي أصر على مواصلة الحرب بأية وسيلة ، فهو ما زال في الخدمة العاملة . ولكن لويس لا يمتلك شيئاً ، إنها معدات الشركة وهو أمين عليها . وفي تصرف هزلي ، كتب له مورفي وثيقة . فوزارة الحرب البريطانية

سوف تدفع للشركة الفرنسية ثمن أية معدات تستخدم في المجهود الحربي ضد العدو ، وأخذ الاثنان يتباحثان طوال المساء . ثم أخذوا في الأيام التالية يثبتان ألواحاً من الصلب والصابج حول كابينة الرافعة والمعدات الحساسة لحمايتها من الرصاص .

وفي صباح أحد الأيام ، قاد لويس الرافعة الضخمة البطينة إلى داخل النهر ، حتى موقع الغواصة والاصطدام بها وإغراقها .

استمع بحارة الغواصة إلى صوت الونش العائم ، وهو يقترب في ممر النهر . وفجأة استدار نحو موقع الغواصة على بعد ميلين ، فصاح الكابتن لاوينج بعدة أوامر ، هرع بعدها البحارة إلى مواقعهم ، وانطلق المدفع الرشاش بعدة طلقات أمام الونش ، ولكنه لم يغير اتجاهه . فأمر الكابتن باستخدام المدفع المضاد للطائرات ، الذي أخذ في ضرب كل شيء على سطح الونش . ولكن لم يصب محرك الرفاص والونش ولا الرجلين المنبطحين بسبب ألواح الصلب . ولم يكن هناك وقت وقد اقترب الونش ، فأمر الكابتن بتسفه بطوربيد ، وبرغم البطء الشديد إلا أن الونش انحرف في

الوقت المناسب ، و مر الطوربيد بجانبه تمامًا ليصعد من النهر ويستقر على الضفة الأخرى دون أن ينفجر . وفي الحال أمر لاوينج بالتحرك من مكانه ثم الغطس السريع .

ووصل الونش إلى المكان الذي تحركت إليه الغواصة ثم غاصت فيه بعيدًا عن الضفة والمخبا . وشاهد الاثنان فقائيع هوائية كثيرة ، وتأكدوا أن الغواصة في مأزق . وقد كانت كذلك بالفعل ، إذ إن الغطس السريع جعل جسم الغواصة يلتصق بطين قاع النهر على عمق حوالي 30 مترًا .

استدار مورفي بالونش نحو الطوربيد الذي لم ينفجر على الضفة الأخرى من النهر . بينما كان لويس يحاول أن يثنيه عما يريد ، فهو انتحار وليس عملاً بطولياً . رفع مورفي الطوربيد معلقاً بالسلك الصلب لعمود الونش ، ولكن لويس رفض العودة معه للاشتراك في عمل جنوني لا مبرر له .

كانت الغواصة ما زالت تحاول التخلص من مأزقها بطرد الهواء المضغوط من التانكات الرئيسية مرة واحدة لخلخلة الغواصة للمنتصقة ، مع تشغيل الرقاصات للأمام أو الخلف ، ولكن دون جدوى . عاد مورفي بالونش للعائم ، والطوربيد معلقاً بالذراع الطويلة ، حيث أسقطه فوق مكان الغواصة

المحصورة ، ودوى انفجار مرووح ، تبعته سلسلة أخرى من الانفجارات داخل الغواصة .

وغرقت الغواصة بطاقمها ، وكذلك الونش مع مورفي . وكان ذلك يوم 3 مايو 1945 ، أي قبل خمسة أيام فقط من انتهاء الحرب رسميًا .

بتمصرف عن المصادر :

1) True Battles of world war II Magazine, May 1970.
Written by Cecil Scott Forester, published by Stanley publications Inc., 261 fifth Avenue , New York, N Y., 10016 USA.

2) Jane's year Book 1978, weapon systems, Edited by Ronald Prettiv. Published by Mac Donald and Jane's Publishers Limited, 1978 Paulton House, 8 shepherdess walk, London, N1-7LW, UK.

وفي مايو 1989 تم العثور على البارجة الألمانية الغارقة في قاع المحيط الأطلنطي ، وتم تصويرها تحت الماء . وكانت المفاجأة للغريبة ، التي أشارت إليها بعض الكتب التي صدرت في ألمانيا عام 1980 ، والتي تحمل شهادات الضباط الألمان الذين عملوا فوق البارجة نفسها .

* * *

انتهى بناء البارجة العملاقة في شهر فبراير 1939 في ترسانة إحدى الشركات الألمانية في ميناء هامبورج . حيث حضر هتلر والقادة حفل تدشين البارجة ، التي أطلق عليها اسم المستثمر أوتو فون بسمارك Otto von Bismarck الذي وحد الولايات الألمانية في دولة عصرية قوية عام 1871 .

وخلال الأشهر التسعة التالية ، جرى تسليحها بثمانية مدافع رئيسية عيار 15 بوصة في أربعة أبراج في مقدمة ومؤخرة البارجة . كل مدفعين في برج دوار من الصلب سمكه 14 بوصة « تساو 2.54 سنتيمتراً » . مع تسليح مساعد يضم 12 مدفعاً عيار 5.9 بوصة ، و 16 مدفعاً مضاداً للطائرات عيار 4.1 بوصة ، و 16 مدفعاً آخر مضاداً للطائرات عيار 37 سنتيمتراً ، ومجموعة كبيرة من الرشاشات رماية للمواسير عيار 20 سنتيمتراً ، وحمولتها 41,700 طن .

[بقلم : لودويك كنيدى]

في مايو 1941 أصبحت معظم الدول الأوروبية تحت السيطرة الألمانية . وكان لوجود الأسطول الألماني في المحيط الأطلنطي ، تهديد مخيف لقوافل السفن التي تحمل الإمدادات الحيوية من أمريكا الجنوبية والولايات المتحدة إلى بريطانيا ، وبعد ذلك إلى الاتحاد السوفييتي عبر بحر الشمال . وقصة مطاردة وإغراق البارجة الألمانية الثقيلة « بسمارك » ، تعد من أهم العمليات البحرية والطيران التي تدرس حتى الآن . حيث إن هذه العملية الفريدة اشتملت لأول مرة على عمليات بحرية وجوية مشتركة .

ومؤلف الكتاب نفسه « لودويك كنيدى » اشترك في هذه المطاردة ، حينما كان ضابطاً صغيراً على إحدى المدمرات البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية . وتمكن خلال سنوات ما بعد الحرب من الاطلاع على الكثير من الوثائق الحربية البريطانية والألمانية . كما قام بنفسه بالبحث عن الحقيقة ممن اشتركوا في هذه العملية ، ممن بقوا على قيد الحياة من الجانبين .

ومزودة بمحركات ديزل قوتها 138 ألف حصان ، وثلاثة رفاصات ، وسرعتها 29 عقدة « حوالي 53 كيلومتراً في الساعة » . وهي مصفحة بجدار من الصلب الخاص حول هيكلها سمكه 38.5 سنتيمتر ، أما السطح فسمكه 20 سنتيمتراً فقط .

وعين لها قبطانها الكابتن إيرنست ليندمان Ernst Lindemann - 48 سنة - وطاقمها المكون من 2221 ضابطاً وبحاراً . وفي نهاية أغسطس 1940 أصبحت البارجة جاهزة للتسليم ، فقضت الأشهر التسع التالية في التدريب الشاق في بحر البلتيك « البلطيق » .

في ذلك الوقت شنت الغواصات الألمانية حرباً ضارية على قوافل سفن الإمداد التي تعبر الأطلنطي إلى بريطانيا . متخذة من الموانئ الفرنسية المحيطة في لوريه Lorient ، وبرست Brest ، ولا روشيل La Rochelle ، وصانت نازير St. Nazaire ، المطلة على خليج بسكاي ، قواعد لها .

وفي أكتوبر 1940 استطاعت البارجة الخفيفة أميرال شير Admiral Scheer الإبحار من الموانئ الألمانية ، والوصول إلى ميناء بريست الفرنسي ، عبر مضيق الدانيمارك بين آيسلند



البارجة الثقيلة (بسمارك) قبل إبحارها بأيام

وحرينلانڊ فى أقصى الشمال . وتبعها الطراد الثقيل أدميرال هيبير Admiral Hipper فى ديسمبر من نفس العام وفى فبراير 1941 قد أدميرال جوتنر لوتينز Günther Lütjens - ٦١ سنة - الطرادين الثقيلين سار-ههورست Scharnhorst ، وحنسمتاو Gneisenau فى نفس الطريق خارج الموانئ الألمانية .

وانطلقت هذه السفن الحربية الأربع - تحت قيادته كقائد أسطول - لترويع قوافل السفن التجارية ، ومساعدة الغواصات فى عملها ، وانصدي للأسطول البريطانى بقوة

واستطاع لوتينز خلال شهر مارس الثانى من غرق سفن للحلفاء حمولتها ٦٦٠ ألف طن . وفى شهر إبريل بلغ الرقم 700 ألف طن . وكان ذلك بالنسبة لأدميرال الأعظم إريك ريدير Erich Raeder - قائد الأسطول الألمانى - نصرا كبيرا فى تاريخ البحرية الألمانية فوضع خطة جديدة باسم العملية « راين - اونونج Rhin-Übung » للسيطرة الكمينة على المحيط الأطلنطى . وفرض الحصر البحرى على بريطانيا .

ويقتضى ذلك خروج البارجة الثقيلة بسمارك ، مع الطراد الثقيل الجديد برنس اوخين Prinz Eugen ، سيكون - مع السفن

الأربع الأخرى - تحت قيادة الأدميرال لوتينز ، حيث إنه أظهر مقدرة قيادية فائقة .

بدأت الاستعدادات ، بإبحار سبع سفن تموين من الموانئ الفرنسية لتقف فى أماكن لها قرب مسار السفينتين ، لتزويدهما بالوقود ، وتذخيرة والإغذية لمدة لا تقل عن ثلاثة أشهر ، للعمل وسط المحيط الأطلنطى وتم استدعاء لوتينز لقيادة القافلة والخروج من الموانئ الألمانية

وفى 18 مايو 1941 انطلقت السفينتان من مقرهما فى ميناء حوتن هافن Gutten Hafen « جديا حاليا فى شمال يولندا » للخروج الى بحر الشمال وفى اليوم التالى انضم اليهما أسطول من كسحات الألغام Minesweepers ، والمدمرات Destroyers ، والفرقاطات Frigates للحراسة .

ومنع الألمان مرور السفن فى تلك المنطقة حتى عبور القافلة المسلحة ، ولكن الطراد السويدى جوتلاند Gotland رافق القافلة عدة ساعات ، وهى تعبر المضائق بين السويد واندانيمارك حتى إن أدميرال لوتينز فى مقر قيادته على ظهر بسمارك ، ارسل رسالة لاسلكية إلى برلين بان موقع قافلته قد اكتشف ولكنه لم يستطع أن

يفعل شيئاً ، فقد كانت السويد على الحياد ، وهو حياد مهم لألمانيا - التي كانت تستطيع أن تحتلها في ساعات كما فعلت مع الدانيمارك والنرويج في ربيع 1940 .

ولكن ألمانيا - في هذه الحالة - لن تستطيع الحصول على الصلب السويدي اللازم للصناعات العسكرية . لذلك قرر لوتينز التوقف في ميناء بيرجن Bergen النرويجي حتى يعيد تقدير حساباته .

ما توقعه الأميرال لوتينز حدث بالفعل ، إذ إن المعلومات التي حصلت عليها السفينة السويدية ، وصلت إلى لندن عن طريق الملحق البحري البريطاني . وتلقى الأميرال جون توفى John Tovey - قائد الأسطول المكلف بحماية الجزر البريطانية في مقره شمال أسكتلندا - رسالة بتحركات السفن الألمانية . فأرسل على الفور الطراد سوفولك Suffolk للقيام بأعمال دورية شمال غرب آيسلاند ، على أن ينضم إليه الطراد نورفولك Norfolk المتواجد هناك بالفعل .

وتقرر في نفس الوقت القيام بغارة جوية عنيفة على السفن الألمانية في النرويج ، ولكن حالت التقلبات الجوية السفينة دون القيام بها . ثم جاءت المعلومات من طائرات

الاستطلاع أن القافلة الألمانية غادرت ميناء بيرجن مساء يوم 22 مايو ، في طريقها نحو الشمال الغربي لعبور ممر للدانيمارك بين آيسلاند وجرينلاند .

وفي الحال أخذ الأميرال توفى في تجميع السفن الحربية البريطانية التي يمكنها اعتراض القافلة الألمانية . وأمكنه تجميع أسطول يتكون من البارجة الثقيلة هود Hood ، والبارجة الحديثة برنس أوف ويلز Prince of Wales وحاملة الطائرات فيكتوريوس Victorious وثلاثة طرادات Cruisers وست مدمرات ، بالإضافة إلى البارجة كينج جورج الخامس King George - V ، التي يتخذها الأميرال توفى مقراً لقيادته .

بعد غروب يوم 23 مايو 1941 شاهد الطراد البريطاني سوفولك القافلة الألمانية ، وهي تتجه نحو مدخل ممر الدانيمارك شمال غرب آيسلاند ، وهو ممر يضيق في ذلك الوقت إلى حوالي 64 كيلومتراً فقط بسبب زحف الجليد من جزيرة جرينلاند . وفي الحال أمر قبطانها بالابتعاد بأقصى سرعة نحو الشمال والاحتواء بالضيق . أما لطراد نورفولك ، فقد كان داخل الضباب بالفعل بحوالي 15 ميلاً بحرياً - 27 كيلومتراً - وتلقى إشارة لاسلكية من سوفولك بالابتعاد عن

مسار القنفة ولكن قطنها احط الاتجاه . ووجد نفسه بعد دقائق والسارحة سحبه نيه راس على بعد ستة اميال بحرية (حوالي 11 كيلومترا) .

ورارت مدفع سمرك مضرب . ولكن انطلقت اخطتها بامتار . واسرع الطراد بالانحداد حل المضرب فليس من مهام الطرايين قتال بارحة ثقيلة . ولكن عليهم فقط متابعة مسارها عن بعد . حتى تصل سفن القتال الاكبر حجم . وكانت الرحى الثقيل هود . وبرنس اوف ويلز مع سمرك الحراسة . في طريقهما بسرعة على بعد 11 ميل بحري لاخر من سارحة الالمانية . فور خروجها من معر الدانيمارك .

حترق اربعة الالمانية قبل الانغام الذي به البريطانيون في البحر . ووصفت نهينه جنوب غرب ايسلاند . في الساعة من صباح اليوم الثاني 24 مايو . لتنتفى على الفور بالقوة سحرية لبريطانية بقيادة البارجة هود . وهي بارحة ثقيلة حمولتها 42 ألف طن . وسرعته 32 عقدة . وتسلحها الرئيسي مماثل لمدافع سمرك - ثمانية مدافع ثقيلة عيار 15 بوصة في اربعة ابراج من الصنب السميت - كما انها اطول

منها « 262 مترا » . وتعد بحر الحرية البريطانية وكانت بقيادة فليس - الاميرال لاسيلوت هولاند Lancelot Holland .

صارت المسافة بين الاسطولين . وسط حو بارد ملبد - صيب والغيوم والسحب كثيفة . حتى صبحت المسافة 13 ميلا بحريا . ثم امر هولاند بضيق دفعة من السيران وطلقت المدافع الاربعة الامامية مرة واحدة في صوت مرعب . حيث كانت الذنات التي تزن كل منها طن تنطلق في الهواء نحو الهدف بسرعة 1600 ميل في الساعة . وكانت هفت البارجة برنس اوف ويلز

مرت لحضت . ثم اصقت سمرك والطراد اوجين دفعت 1000 من الذنات نحو الرحى البريطانيتين . اصابت طغقت سمرك نصف اطقم المدافع على سطح هود . واشعلت شيف السيرن . واصيب الطراد الالمانى ايوهين بعدة طغقت ولكنها غير خطرة .

وقرر القطن هولاند الانسحاب بسرعة . بعد ان تعطلت نصف مدفعه . واعطى اشارة يند . ولكن بسمارك انطلقت دفعة خمسة من الطغقات على البارجة هود خلال اربع دقائق فقط . اخترقت الذنات هكل هود . رثخرت . مس

في مخزن الذخيرة ، مما أدى إلى انفجار البارجة البريطانية من الداخل وأصبحت كتلة من الجحيم ، ثم انشطرت نصفين وأخذت في الغرق بسرعة .

انسحبت البارجة الانجليزية برنس أوف ويلز تحت ستار كثيف من الدخان ، بعد إصابتها بسبع دانات دمرت منصتها وكل ما على سطحها من مدافع ، وقتل وجرح الكثيرون من بحارتها كما أغرقت مدمرة بطلقة مباشرة ، وأصيب ثلاث مدمرات أخرى . وانسحبت المدمرات الأخرى في زعر نحو بحر الشمال .

استمرت المعركة 13 دقيقة فقط . ثم تابعت القافلة الألمانية مسارها نحو الجنوب ، وكان شينا لم يحدث ، وهرعت المدمرة البريطانية إليكترا Electra - التي كانت على بعد 30 ميلا شمال الاطلنطي - إلى مكان غرق البارجة هود . فلم تجد سوى الحطام الطافي . وثلاثة بحارة يكافحون الغرق ، فانتشلتهم .

لم تكن هناك إصابات في الطراد الألماني برنس أوجين ، ولكن البارجة بسمارك تلقت ثلاث طلقات خطيرة في مؤخرة البارجة تحت مستوى خط الماء ، أصابت اثنتان منها خزان

الوقود الخلفي . ولم يحدث انفجار أو حريق ، ولكن الوقود بدأ في التسرب منها ، مع تدفق الماء من الفتحات الثلاث ، حتى ابتلعت بسمارك حوالي ألف طن من الماء ، قبل أن يستطيع الفواصون سد الثغرات مؤقتا بتجهيزات معدنية وكيميائية خاصة . وانخفض مؤخر البارجة حوالي درجتين ، مما خفض سرعتها القصوى إلى 28 عقدة .

وكان على بسمارك أن تعود للإصلاح ، أو تنطلق إلى ميناء سانت نازير الفرنسي . على أن ينفصل الطراد أوجين عن القافلة للقيام بمهامه وسط المحيط الاطلنطي ووافقت الأدميرالية الألمانية على هذا الاقتراح

أحدث غرق البارجة هود صدمة عنيفة لدى الأدميرالية البريطانية ، والشعب البريطاني بأسره ، حيث لم ينبج من 1421 بحارا أو ضابطا على ظهرها سوى ثلاثة فقط ! وكان الآلاف حول العالم قد زاروا البارجة عند وقوعها في موتاهم ، حيث تعد « هود » أكبر بارجة في العالم في ذلك الوقت ، وكانت تاج الاسطول البريطاني ، ورمز قوة الإمبراطورية .

وإذا كانت البارجة هود لم تستطع ان توقف بسمارك ،

فمن أين يستطيع وقفها ، فضلا عن تدميرها " وعلى الفور استدعت الأدميرالية البريطانية معظم السفن الحربية في البحر المتوسط والمحيط الأطلسي ، مضحية بسلامة القوافل من أجل التصدي بسمارك في حال من الأحوال ، والانتقام من عرق أسرارها هود . وسكنت الأدميرالية البريطانية بسرعة أسطولاً كبيراً لمطاردة سمبارك . يتكون من أربعة بوارج قتال ثقيلة Battle Cruiser ، وصراكي قتال Battle Cruiser ، وحاملي طائرات Aircraft Carrier ، وثلاثة طرادات ثقيلة Heavy Cruiser ، وعشرة طرادات خفيفة Light Cruiser ، وحوالي 21 مدمرة Destroyer وفرقاطة Frigate .

لم يكن أحد على ظهر سمبارك يعلم بكل هذه الإجراءات ، وما ينظر البارجة من أخطار خلال المسافة الساقة نحو الساحل الفرنسي وظن جزء من السفن البريطانية في شمال الأطلسي ، لقطع الطريق على عودة سمبارك إلى ألمانيا . عبر الممر البحري الواسع - 300 ميل بحري - بين جرر فيرو Faeroe البريطانية وإيسلاند ، بينما نشطت طائرات الاستطلاع بعيدة المدى لاكتشاف موقع سمبارك ، التي كانت تسير في خط متعرج .

وعند اكتشافها في ظهيرة يوم 25 مايو ، أرسلت حملة لطائرات فيكتور بوس جواني " طائرات قاذفة لتطويع من صراز سوزورد فيش Swordfish - وهي طائرات قديمة ذات خنجرين ومحرك مروحي واحد - ولدت تصب بسمارك الاطويع واحد غير 18 بوصة لم يكن له أي تأثير . وعادت الطائرات بمعجزة إلى حامتها قرب شمال بريطانيا ، بعد أن تعرضت لنصفه من طلقات المدافع المصادرة للطائرات من البارجة

أصدر الأدميرال لوتينز أمراً باتحاد مباشرة نحو الساحل الفرنسي ، لاحتصار المسافة بدلاً من القوس الواسع في المحيط الأطلسي خاصة أن المددات الموقفة للفتحات الخفية الثلاث سقطت من مكانها في أثناء المنورات الحادة ، مما أدى إلى تنفق المزيد من المياه ، وخفض سرعة البارجة إلى 16 عقدة فقط - « العقدة 16 تساوي 18.5 كيلومتر في الساعة » - ولما تكبدت الوحشة النهائية لبسمبارك تجمع أسطول المطاردة البريطانية كله لحاق بها ، وقطع الطريق أمامها نحو الساحل الغربي واستطاعت طائرة استطلاع - بضائع أمريكية - من طراز كاتالينا Catalina ، انطلقت من قاعدة شمال أيرلندا ، والمصممة لكي تبقى محلقة مدة 24

ساعة متصلة بما تحمله من وقود يصل إلى 1750 جالونا ،
اكتشاف موقع بسمارك جنوب غرب بريطانيا في صباح
يوم 26 مايو .

واندفعت البارجة البريطانية الثقيلة ريبالس Repulse
لمطاردتها والحقاق بها . بينما كان هناك أسطول بريطاني
آخر قادم من مضيق جبل طارق ، تقوده حاملة الطائرات
أرك رويال Ark Royal ويضم البارجة رينيون Renown
والطراد شيفيلد Sheffield . وأرسلت الحاملة 15 طائرة
قاذفة للطوربيد لضرب بسمارك ، فأخطأت الهدف وضربت
الطراد شيفيلد الذي كان في نفس الطريق ، بسبب سوء
الأحوال الجوية والسحب الكثيفة .

واندفعت بعض الغواصات البريطانية من البحر المتوسط
لتتقف في خليج بسكاي في انتظار بسمارك . بينما اندفعت
الغواصات الألمانية من الموانئ الفرنسية المحتلة كي
تشكل ستارة حامية جنوب مسار بسمارك لمنع القوة
البريطانية القادمة من البحر المتوسط . ولكن هذه القوة
انحرفت غربا ثم تابعت مسارها نحو الشمال . واستمرت
طائرات الطوربيد والسفن البريطانية في مهاجمة بسمارك



طائرة (موجود فيش) لحظة إطلاق الطوربيد الذي تحمله

طول الليل من جميع الجهات وعلى نقاتل بعنف . وتقذف
حمما من الدانات المنفجرة ولم تخر سفينة بريطانية من
إصابة ألمانية .

أطلق على بسمارك عشرت الطوربيدات . وسقطت
طائرات كثيرة . ولكن حد الطوربيدات أصاب الدفة الثقيلة
التي تزن 2٦٠ طنا من النصب . وتجمت بزاوية ١٥ درجة
إلى اليمين . ولكن الرقاصات الثلاثة لم تصب بسوء
انحرفت بسمارك نحو الشمال . وصحت عحزة عن تغيير
مسارها أو القيام بأية مناورة .

ولم يستطع الغواصون تحرير تروس الدفة Kuntler بضرا
لصيق المكان وظروف القتال الجارى وثقل الدفة ويقول
الخبراء : ان فرصة تحقيق إصابة ممثلة لا تتعدى طوربيدا
واحدا من كل مائة ألف طوربيد يطلق على الدفة .

وقبل منتصف الليل يوم 26 مايو . أرسل الأدميرال لوتينز
رسالة لاسلكية أخيرة الى الزعيم هتلر : « . انخفضت قدرة
السفينة على المناورة . سنقاتل إلى آخر طنقة يازعيمى .
نؤكد ثقتنا بانتصر الألمانى . » ورد هتلر على ذلك برسالة



الأدميرال (جوتنر بونير) . عرق مع البارجة (بسمارك)

مشفرة بعد ساعتين من مقره في بيرجهوف Berghof ..
« أشكركم باسم الشعب الألماني . »

في فجر اليوم التالي كانت خمس مدمرات بريطانية قد اقتربت من بسمارك في جراحة ، وأخذت تضربها بغف ، بينما كانت بسمارك عاجزة عن المناورة ، وتوجيه مدافعها بدقة . ثم بدأت جميع السفن البريطانية في فتح نيران مدافعها من جميع الجهات على البارجة بسمارك لمدة ساعتين متواصلتين . واقتربت إحدى المدمرات وأطلقت عليها عدة طوربيدات من مسافة لا تزيد على كيلومترين ، مع أن أقل مسافة آمنة تبلغ حوالى ستة كيلومترات .

وفي الساعة العاشرة وأربعين دقيقة صباح يوم 27 مايو 1941 ، بدأت بسمارك في الغوص نحو الأعماق . وانسحبت جميع السفن البريطانية بسرعة من المكان ، حيث كان من المتوقع أن تمتلئ المنطقة بالغواصات الألمانية .. وبالفعل وصلت إحدى عشرة غواصة ألمانية لإنقاذ البحارة ، وأمكنهم إنقاذ 115 شخصا ، وغرق مع البارجة 2106 أشخاص ، من بينهم قبطانها إيرنست ليندمان ، وقائد أسطول الأميرال جونتير لوتينز .

وقد سجل الأميرال البريطاني جون توفى - قائد أسطول حماية الوطن البريطاني - في كتاب صدر له بعد الحرب قائلا :

« ... خلصت البارجة بسمارك معركة بحرية ، شجاعة ، ضد سفن متفوقة عليها إلى حد كبير . ومع ذلك تمسك القادة الألمان بأرقى تراث للبحرية الألمانية . وعندما كانت تغوص إلى أعماق المحيط ، كانت أعلامها مازالت ترفرف على ساريتها » .

في مايو 1989 عثر فريق بحث فرنسي ، بقيادة روبرت بالار Robert Ballard ، وبالاستعانة بغواصة الأعماق الأمريكية أرجو Argo ، على حطام البارجة بسمارك على عمق 4500 متر في قاع المحيط الأطلنطي . في منطقة تبعد حوالى ألف كيلومتر عن ميناء بريست الفرنسي ، حيث تم تصوير الحطام بكاميرا فيديو آلية تحت الماء . وهو نفس الفريق الذى عثر على حطام السفينة السياحية البريطانية تايٲانيك Titanic عام 1985 ، والتي غرقت أمام السواحل الكندية عام 1912 بعد اصطدامها بجبل جليد .

ولقد انتهى اليوم عصر الوارج الثقيلة ، حيث ان تكاليف تشغيل وصيانتها وحراستها باهظة للغاية ، ولم تعد عملية في الحروب الحديثة . و آخر بارحة اغرقت كانت البارجة الأرجنتينية جنرال بلگرانو Beqrano ، التي اغرقها غواصة بريطانية في حرب فوكلاند عام 1982 ، ولا يوجد الان في العالم كله سوى اربع بوارج امريكية - متوقفة عن العمل - وهي نيو جيرسي New Jersey ، و ايووا Iowa ، وميسوري Missouri التي وقعت اليابان على ظهرها وثيقة الاستسلام في 2 سبتمبر 1945 ، وكذلك البارجة ويسكنسون Wisconsin ومن الخطأ اطلاق اسم الوارج على أية سفينة حربية ، اذ انها تتفاوت طبق للتسليح والحمولة والدروع والمهم وغيرها

بتحريف مختصر عن المصادر :

1) Pursuit, the sinking of the Bismarck, by Ludovic

14 st. james's place, London, SW1-1ps, 1974, U.K.

19, 20457, Hamburg, Germany.

وقد اظهر تصوير البارجة الغارقة عن مفاجاة كبيرة .
 ذكّن من المعتقد انها غرقت بسبب اصابتها مباشرة بطوربيدين تحت مستوى خط الماء ، طنقتهما المدمرة دورسيتشير Dorsetshire من مسافة كيلومترين ، وذلك طبقاً للسجلات الحربية البريطانية . ولكن تبين ان البارجة لم تصب بشيء من ذلك ، وان الطوربيدات لم يكن لها تأثير يذكر على دروع المدمرة مما يؤكد وجهة النظر الألمانية ، حيث صدرت عدة كتب ألمانية حول الموضوع ، أهمها كتاب نوركرد فون موليهام - ريخيرج Burkard von Mulenheim Reehberg ، الذي كان قائداً للدفعية البارحة بسمارك ، وصدر كتاب حول التحظات الأخيرة للبارجة نشر في برلين عام 1980 ، اكد فيه ان الاميرال لوتيز امر بفتح طابات الاعراق في قاع البارجة - بعد ان تأكد من استحالة كسب المعركة - حتى لا تقع في ايدي البريطانيين وأن اياها من اصاباتها لم تكن تسبب في غرقها ، حيث انها مصممة من عدة اجزاء محكمة ضد تسرب الماء في حالة اصابة اي جزء منها .

وقد عرضت مجلة « دير شبيجل » الألمانية هذا الكتاب . وقبلت بين وجهة النظر الألمانية والبريطانية . بعد اكتشاف حطام البارجة وتصويره تحت الماء .

وقامت المخابرات البحرية الألمانية بإقامة شبكة ممتدة لجمع المعلومات عن مسار سفن الحلفاء على امتداد الساحل الشرقي الإفريقي ، وخليج عدن ، والهند ، وأندونيسيا ، وأستراليا ، والجزر المتناثرة في المحيط ، لمتابعة تحركات سفن الحلفاء . وكانت جميع المعلومات يتم تجميعها لاسلكياً بالشفرة في قاعدة للاتصالات في مكان ما غرب الهند . ثم تقوم هذه القاعدة بتزويد كل غواصة على حدة - وفي أوقات محددة مساء - بمهمتها لاعتراض سفينة محددة في المكان والزمان الملائم بالضبط .

وخلال شهر نوفمبر 1942 بلغت السفن الغارقة 46 سفينة ، حمولتها أكثر من 240 ألف طن ، وهو أمر يصعب على البريطانيين تعويضه . وعُرف من الناجين أن الغواصات كانت ألمانية وليست يابانية كما في الماضي .. وتصاعد الشك بأن الغواصات ربما تتلقى معلومات صحيحة عن مسار السفن ، وقد يكون وراء ذلك شبكة للتجسس في الهند أو المنطقة بأكملها .

في نوافل ديسمبر 1942 ، عُقد في مقر البحرية البريطانية

ضرب قاعدة الاتصالات الألمانية في المحيط الهندي

[بقلم : جيمس ليسور]

عندما قامت اليابان بضرب الأسطول الأمريكي في ميناء بيرل هاربور في جزر هاواي في 7 ديسمبر 1941 ، دفعت بقواتها البرية والبحرية جنوباً وغرباً ، حيث تم ضرب القوات البريطانية في بورما وسنغافورة ، والقوات الهولندية في أندونيسيا ، تمهيداً لاحتلال الهند . لذلك مدت اليابان نطاق عمليات غواصاتها إلى المحيط الهندي ، لقطع خطوط المواصلات البحرية البريطانية إلى الهند وأستراليا .

ولكن في سبتمبر 1942 اتفقت اليابان مع حليفتها ألمانيا على أن يكون المحيط الهندي منطقة عمليات للغواصات الألمانية ، حتى تتفرغ الغواصات اليابانية للعمل في المحيط الباسفيكي أكبر محيطات العالم . وبالفعل أرسل الأدميرال كارل دونيتر - قائد للغواصات الألمانية - 13 غواصة للعمل في الحال في المحيط الهندي ، ثم دعمها بعد ذلك بأعداد أخرى .

في لندن اجتماع اللجنة التنفيذية لتعويضات الخاصة ١٩٤٨ ، التي تعرف اختصاراً باسم « سو » . ودلت دراسة الموضوع كشف ممكن للامان ان يعملوا بمثل هذه الدقة وسط محيط شاسع ، فحتى عندما سيد الى قسطنطينية السفن او امر محنومة لا تفتح الا في عرض البحر . تحتوى على اوامر صغير مسار السفن على بعد مئات الكيلومترات من مسيرها الاصلى . كانت هناك دائما غواصة المانية في انتظارهم بظوريت

وانتهت النحسة الى ان هناك تسرماً بالمعلومات وراءه شبكة تحسس كبيرة في المحيط الهندي ووفق الاعضاء على قيام هروع للجنة في الهند وعدن وكييا وغيرها ببحث الموضوع بصورة عاجلة . وهذه لجنة غروعه تابعة اسمياً لوزارة الاقتصاد ، ولكنها في الواقع تصمم اعضاء عسكريين محترفين . لتفقد بتمهيد « انقدره من حطف واغتيالات وتفجيرات وتزوير وثائق وغيرها . من اجل المصنحة البريطانية العليا فقط - وما زالت حتى الان !

في قتيلا بعيدة في مدينة ميروت Meerut شمال شرق

العاصمة دلهي اجتمع خمسة رجال يمثلون قيادة العمليات الخاصة « سو » في الهند . برئاسة كين ماركينزي Kane Mackenzie وخلال ايام اظهرت اجهزة التوجيه والسحت عن الامارات اللاسلكية في كل انحاء الهند ، عن وجود محطة تعمل ليلاً ، وتقع على بعد 400 كيلومتر جنوب ميء بومبي Bombay . اكبر الموانئ الهندية على الساحل الغربي .

ولكن هذا المكان يشير بالتحديد الى مستعمرة جوا (Gow) البرتغالية . التي اكتشفها فاسكو دي جاما عام 1498 ولكن البرتغال على الحياد . وهو حيد بالغ الاهمية لمصالح الحلفاء ، حتى ان الحكومة البريطانية برئاسة ونستون تشرشل . اصدرت تعليمات صارمة بعدم القيام بية أعمال من شأنها انتهاك ذلك الحياد .

كانت هناك أربع سفن تابعة لدول المحور ١٩٤٨ . لجأت الى ميناء مارماجو Marmagao في مستعمرة « جوا » للاحتماء به حينما اندلعت الحرب وكانت احداها ايطالية . والبقى المتية . اكبرها وأهمها سفينة الشحن الحديدية ايرين فريس Ehren Fries ، حمولة 21 الف طن حيث زودت

درس قادة لجنة « السو » في الهند كافة الاحتمالات الممكنة لوضع حد لهذه الشبكة القتالة ، بما فيها الهجوم على السفن الراسية في الميناء ، ولكن ذلك الأمر قد يثير مشكلات سياسية خطيرة . واستقر الرأي على أنه إذا كان من الصعب تدمير جهاز اللاسلكي ، فلا بد من القضاء على الرجل الذي يقبع خلف الجهاز نفسه . وعهد بهذه المهمة إلى ضابطين في الجيش البريطاني ، عضوين في لجنة العمليات الخاصة - فرع الهند - هما الليفتانت كولونيل « مقدم » لويس بوث Louis Booth ، والكلبتن « نقيب » جيفري ستيوارت Jeffrey Stewart .

وسافر الاثنان بسيارة فورد مستعملة وملابس مدنية من بومباي ، عبر الطريق الجنوبي إلى مستعمرة جوا . وعلى الحدود ، ألقى المسنولون نظرة على الأوراق المزورة التي تفيد أنهما من رجال الأعمال في إحدى الشركات الهندية ، وسمحا لهما بالمرور .

توجه بوث وستيوارت رأسًا إلى القنصل البريطاني في باتجيم . وحصلوا منه على عنوان منزل ترومب . ثم تأكدا بنفسيهما أن المنزل يقع في منطقة مكتظة ، قرب

بمحركي ديزل قويين ، وألواح الصلب السمكية ، وقواعد لتركيب المدافع الثقيلة ، حيث يمكن تحويلها بسرعة إلى طراد ثقيل Cruiser بسرعة 20 عقدة - حوالي 37 كيلومتراً في الساعة .

ولكن السلطات البرتغالية طلبت من السفن الأربع نزع أجهزة الراديو « اللاسلكي » منها ، إذا كانت تريد البقاء والاحتفاء بالميناء المحايد ، مع عدم وجود أية مدافع أو رشاشات أو أسلحة ، طبقاً للقواعد الدولية . فهل يمكن أن يكون الألمان قد خبنوا جهازاً لاسلكياً في إحدى السفن ، وخاصة في أكبر سفينة تابعة لهم في الميناء ؟

وأظهرت التحريات السريعة لعملاء المخابرات البريطانية في المستعمرة البرتغالية ، أن هناك شخصاً ألمانياً يعرف باسم مارتن ترومب Martin Tromp يقيم مع زوجته في العاصمة باتجيم Panjim ، ويتردد عليه الكثير من الأشخاص المحليين والأجانب . ولاشك أن الاسم مستعار لأدميرال هولندي قديم ، وأن هذا الشخص لابد أنه يدير شبكة لجمع المعلومات عن مسار سفن الحلفاء Allied . ثم إبلاغها للغواصات كل ليلة ، عن طريق جهاز الإرسال المخبأ في السفينة « إيرين فلايس » .

تقاطع طريق يقف عنده احد رجال مرور دالما
في صباح اليوم التالي . توجه . تال الى منزل ترومب .
وقال له من الشرقة بالالمانية ان نسيهم رسالة عاجلة له .
فسمح لهما بالدخول بسرعة .

وفي الحال تدور صوت مسدسه . وسحبه هو وزوجته الى
السيارة . صاح ابرحل بالانجليزية طوب النجدة . وصرحت
زوجته في هلع وسط ذهول المارة وتلويح رجل لوتيس .
ولكن بوت المضخم قد فف بهما داخل السيارة . وهدده فتنه
في تلك اللحظة اذا لم يخرس .

قبل الحدود حقاهم بغير « استوشل » حتى
يشعرا بالنعس . وتساقى بوت اقرب عمود تلغول وعطع
الاسلاك . وسرعان ما عدرا المستعمرة بلا صغور .

في نفس اليوم أصدرت السفارة الالمانية في معصمه
البرتغالية لشونة . احتجاجا شديدا على خطف موطنين
المانيين من مستعمرة جوا . واتهمت البريطانيين بحرق الحيد
البرتغالي واسفر التحقيق مع ترومب عن القبض على موطنين
هندي في ميناء بومباي . يعمل بدافع وطني ضد القوات
البريطانية التي تحتل الهند . ومن خلاله تم الفصح على آخرين

ولكن تم يمر اسبوع واحد . حتى عادت الرسائل اللاسلكية
الى سبق عيدها . واستمرت الغواصات الالمانية في ضرب
سفن الحلفاء بدقة . وهذه الدقة الشديدة لا تعتمد على مجرد
البيانات والمعلومات فحسب . فلابد من تحليل اتجاه السفينة
ومرورها وحمولتها . ووقت مغادرتها الميناء وحساب قوة
الرياح . حتى يمكن حساب نقاط تقاطع خطوط الطول
والعرض . لصرب السفينة في مكان مناسب

عقد قادة اللجنة اجتماعا اخر في مدينة ميروت الهندية
سادده الوحوم . ان كان واضحا انه لا يمكن القبض على
جميع الحواسيس في الهند أو غيرها من الدول المطلة على
المحيط الهندي . واذا كان ترومب قد اعتقل . فلقد حل
محله آخر . وسوف يليه ثالث ورابع .

اقترح ماكينزي - رئيس فرع « السو » في الهند - بأنه
يحب تكليف « الهواة » للقيام بالمهمة . طالما ان القوات
النظامية قد عجزت عن العمل . ويمكن لمجموعة من المدنيين
مكونة من 20 رجلا . التوجه إلى السفينة الالمانية وتدمير
حجر الارسال . وعندئذ يمكن القول انهم مجموعة من
البريطانيين كانوا في المستعمرة لقضاء عطلة - كما يفعل

الكثيرون سواهم - وهناك جاءتهم فكرة الصعود إلى السفينة الألمانية من قبيل المزاح .

ولن يعترف الألمان أبداً بوجود جهاز راديو « لاسلكي » ، كما أن السلطات البرتغالية سوف تطلق بعض التهديدات الحادة التي لا قيمة لها ، وتتوقف المسألة عند ذلك الحد . إذ لا يمكن الإدعاء بأن هؤلاء الرجال المدنيين يحاربون في جانب الحلفاء .

في نادي الفرسان في ميناء كالكاتا Calkutta شمال شرق الهند ، عقد اجتماع للأعضاء البريطانيين المدنيين ، وطلب منهم التطوع للقيام بمهمة خاصة سرية ضد الألمان . تطوع الجميع ، ولكن تم اختيار 14 عضواً منهم ، واستكمل العدد الباقي من النادي الإسكتلندي في نفس المدينة . وهم جميعاً في منتصف العمر ، ورجال أعمال كبار ، ومديرو شركات ضخمة ، وبعضهم من العسكريين المتقاعدين الذين وصلوا إلى أرفع الرتب .

تقرر تدريب الفريق لمدة أسبوعين في إحدى الثكنات العسكرية البريطانية في ضواحي كالكاتا . بينما قهق أعضاؤ لجنة العمليات الخاصة في جمع المعدات اللازمة ، ووضع

خطة دقيقة للعمل . وتقرر شراء سفينة ساحلية قديمة باسم فيبي Fabi ، طولها 63 متراً ، وسرعتها 9 عقد - 17 كيلومتراً في الساعة - وذلك لاستخدامها في المهمة السرية . على أن يتولى قيادتها برنارد ديفيز Bernard Davis عضو النادي ، والذي تولى قبل تقاعده قيادة مدمرات وطرادات ثقيلة .

وأخذ ديفيز يعمل على أن تبدو السفينة الصغيرة وكأنها ناقلة نفط ، حتى لا تثير الشبهات ، مع استخدام نفس بحارتها العشرين الهنديين . وامتلأت عنابر السفينة بالفحم استعداداً لرحلة طويلة من كالكاتا شمالاً إلى جنوب الهند ثم إلى « جوا » ، أي حوالي 2500 ميل - ما يعادل أربعة آلاف كيلومتر - على أن يتوجه أعضاء الفريق بالقطار من كالكاتا إلى ميناء مدراس Madras على بعد 1600 كيلومتر جنوباً على الساحل الشرقي للهند . ومنها بالقطار إلى ميناء كوشين Cochin على الساحل الغربي جنوب المستعمرة بحوالي 650 كيلومتراً . حيث ينتظرون هناك لأيام وصول السفينة فيبي .

في ذلك الوقت فطن قباطنة السفن الأربع إلى الأخطار المحيطة بهم ، بعد خطف ترومب وزوجته . وقرروا في اجتماع

عقدوه على ظهر السفينة ايرين فلاين ، مضاعفة الحراسة الليلية والنهارية ، واتخاذ كل الاحتياطات الممكنة . بما فيها إعداد انغام من البارود المخب و الكيروسين في قذائف موزعة للدفاع عن السفن ، او حتى اغرقها او اشعل النيران بها حتى لا يستولى عليها الاجبر . واطلاق صغارات السفن بصورة متواصلة عند حدوث ما يريب .

وقد لاحظ عملاء المحاربات البريطانية في المستعمرة هذه الاجراءات الشديدة . وندت اصبحت واضحا امام لجنة العمليات الخاصة . ان المنظوعين العشرين لن يستطيعوا باى حال من الاحوال انقلب على حوالى 120 سحر على ظهر السفينة ايرين فلاين . وبنقلهم من تدمير جهاز اللاسلكى المخبأ . فقرروا على عدد رسل حث كارتر ايت Jack Cartwright مدير احدى شركات البريطانية في الهند ، الى مستعمرة « حوا » لتنظيم مهرجان وحفل استقبل في الميناء ولعصمة ليلة الهجوم . بحيث يكون معظم البحارة بعيدين عن سفنهم

كان كارتر ايت رجلا عملا . ووضح الكتمت بطريقة مبشرة وتوجه فور وصوله الى « حوا » الى منزل مسئول حكومى كبير له انسان يدرسان فى جامعات الهند وحتة على

المسألة : انى سحرهم فى القارة كى يناء (سحرهم) انفسهم



إقناع الحاكم العام أو مدير الميناء على إقامة مهرجان وحفل استقبال للسفن الراسية في الميناء ، تعبيرا عن الضيافة وحياد البرتغال .

وسلمه مجموعة مطبوعة من بطاقات الدعوة ، عليها للعلم للبرتغالي وختم للمستعمرة الرسمي . ثم أتبع ذلك بدفع كافة تكاليف حفل الاستقبال في العاصمة ، والمهرجان في الميناء ، مع مبلغ كبير خاص به ، على أن يكون ذلك مساء يوم الاثنين 8 مارس 1943 .

ولم ينس وهو يودع مضيفه أن يخبره أن له مبلغا آخر سوف يتسلمه من البنك المحلي بعد انتهاء الحفل ، وأنه سوف يتكفل بنفقات ابنه حتى تخرجهما من جامعات الهند . وفي حالة نقض الاتفاق أو الإخلال به فإن ابنه - للأسف - سوف يدفعان الثمن من حيثهما ! وربما يمتد ذلك إلى شخصه الكريم وعائلته المصونة داخل المستعمرة .

ثم توجه كارترائيت من فوره إلى بعض زعماء رجال العصايت وبيوت « الدعارة » ، وطلب منهم صراحة الاشتراك في المهرجان وإقامة الزينات وألا يكتفوا البحارة أية نقود في مقابل ماكلهم ومشربهم وملذاتهم ، وأعطى كلا منهم مبلغا

كبيراً من المال لتغطية النفقات . وطلب منهم منع استخدام سيارات التاكسي بعد الحادية عشرة مساء . وكذلك منع استخدام أي زوارق للصيد لو غيرها بعد ذلك الوقت حتى الفجر ، وانتظار أية أوامر منه للقيام بعمليات طارئة أخرى

ثم أقام في منزل صديق له في الميناء يراقب الموقف ويتابع التنفيذ ، فالأموال يمكنها أن تفعل أي شيء بما فيها الحرب !

وصلت السفينة « فيبي » في موعدها المقرر إلى ميناء كوشين ، واستقلها الفريق الاستحاري وسط خيبة أمل عارمة . فقد كانوا يتوقعون سفينة أكبر حجماً ، وأنظف وأسرع من ذلك . وتحركت « فيبي » في الحال نحو الشمال على طول الساحل الغربي للهند ، إذ إن أمامها ثلاثة أيام للوصول إلى « جوا » .

وخلال الرحلة تولى قائد المجموعة بيل جريرسون Bill Grierson - وهو كولونيل سابق « عقيد » ومدير إحدى الشركات الكبرى - الإخصاح عن مهمتهم لأول مرة . بالاستيلاء على السفينة الألمانية أو إغراقها لخطورتها . ثم وزع الرجال في جماعات صغيرة كل منها له مهمة خاصة على ظهر السفينة . وحرص جريرسون على عدم ذكر أي شيء عن

جهاز اللاسلكي ، خوفاً من معرفة هدف المهمة في حالة فشلها ووقوع البعض أسرى .

وأخذت كل جماعة تتدرب على مهمتها فوق فحم السفينة . وفك وتركيب الرشاشات - التي كانت كلها ألمانية بذخيرتها سبق الاستيلاء عليها حتى يبعد أي شبهة عن تورط بريطانيا في الحادث - ولكن إذا أصيب أحدهم ، فعليه أن يدعى أنه مجرد سائح متجه إلى بومباي وتعطلت سفينته . ومن لم يمكنه اللحاق بالسفينة « فيبي » - عند إطلاق ثلاث صفارات للانسحاب - فعليه السباحة إلى الشاطئ والتوجه إلى صهاريج شركة « شل بورما » في الميناء ، ذات اللون الفضي . وهناك سوف يجدون كارترايت مع رجاله الأقوياء وسوف يتولى هو عودتهم عبر الحدود .

خلال تلك الفترة عرفت كل مجموعة مهمتها على وجه التحديد ، طبقاً للرسومات التوضيحية الكاملة للطبقات الأربع للسفينة الألمانية .

مرت السفينة « فيبي » على بعد ثلاثة كيلومترات أمام ميناء مارماجو قبيل منتصف الليل . ثم استمرت في سيرها عدة أميال أخرى نحو الشمال وكأنها في طريقها إلى ميناء

بومباي الهندي ، ثم عادت نحو الجنوب . كان ميناء مارماجو تغمره أضواء المهرجان ، والموسيقى الصاخبة تملأ المكان ، وحشود كبيرة من المواطنين والنساء والبحارة .

وكان أغلب الضباط في السفن الراسية ، بما فيها سفن المحور الأربع ، قد توجهوا إلى حفل الاستقبال الذي أقامه نائب مدير الميناء في منزله الكبير وحديقته الواسعة على تل مرتفع في العاصمة ، وقد ضم الحفل كبار المسؤولين الحكوميين البرتغاليين ورجال الجيش والبوليس وزوجاتهم .

بعد منتصف الليل ، وصلت السفينة « فوبي » والتصقت بالجانب الآخر المواجه للبحر للسفينة إرين فلايس ، حتى لا تكتشفها كشافات قلعة كابو فورت العسكرية البرتغالية . وأخذوا في قذف السلام المصنوعة من قضبان الخيزران وحبال الكتان ، حيث إن السفينة الألمانية ترتفع بحوالي ستة أمتار . ولأخذ الرجال يتسلقون السلام ، بينما « فيبي » تتحرك ببطء على طول السفينة .

وصرخ أحد الحراس الألمان ، وسلطت الكشافات الساطعة على السفينة فيبي ، فعاجلها أحدهم بدفعة رشاش فاتفجرت المصابيح القوية . بعدها بقليل بدأ صوت صفارة السفينة يدوي

بدون انقطاع ، بينما كانت كل جماعة تقوم بمهمتها بسرعة . وتردبت صفارات السفن الثلاث الأخرى ، وطفئ على أصوات الموسيقى للصاخبة في الميناء وحفل الاستقبال

وأصر الضباط الألمان على العودة فوراً ، ولكن لم تكن هناك سيارات ، فأخذوا في الركض نحو الميناء . وهناك وقفوا على الأرصفة مع البحارة يشاهدون ما يجري ، فلم تكن هناك قوارب لنقلهم إلى السفن .

كان العمل السريع يجري إتجاره على سطح السفينة الألمانية ، حيث قتل قبطاتها وأحد الضباط وكل من حاول المقاومة . وهرع آخرون لفتح الصمامات الثلاثة للإغراق في قاع السفينة ، حتى لا يستولى عليها البريطانيون . وقامت جماعة بتدمير جهاز الراديو « اللاسلكي » الذي كان في غرفة خاصة ، بعد نسف الباب الفولاذي بعجينة بلاستيك متفجرة . ثم أخذ الرجال في الاسحاب بعد أن أطلقت فيبي ثلاث صفارات .

في نفس الوقت اعتقد قباطنة سفن المحور الأخرى أن هذا للهجوم مقدمة لفرقة مغيرة للاستيلاء على السفن ، فأشعلوا

كان سطح السفينة الألمانية (أرض الملايو) حائلاً حياً بد "الهجوم عليها"



فيها النيران وأغرقوها حيث هي وسبح بحارتها نحو الشاطئ .

انطلقت السفينة فيبح نحو الشمال بأقصى سرعة طوال يوم الثلاثاء التالي . خوفاً من أن يكون أحد يتبعها ، ثم وصلت إلى بومباي بعد أيام دون أي خسائر . وبدأت الغواصات الألمانية تعتمد على نفسها في اصطيد ضحاياها من السفن ، وسط خضم هائل من مياه المحيط الهندي ، الذي تبلغ مساحته 70 مليون كيلومتر مربع .

بتصرف مختصر من كتاب :

-- Boarding party, by James Leasor Published by William Heinman Ltd.

15 Queen street, London, 1978, L.K.



الحاق بالفرقاة السوفييتية المتمردة

[بقلم : توم أنسين]

بدأت القصة الغريبة بفيلم سينمائي أمريكي على الطريقة الهوليوودية . وقد عرض الفيلم لأول مرة في أواخر عام 1990 باسم « صيد أكتوبر الأحمر » The Hunt for Red October . عن قصة للكاتب الأمريكي توم كلانسي Tom Clancy بنفس الاسم ، وكانت من أكثر الكتب مبيعاً . تكلف الفيلم حوالي 40 مليون دولار . وقام ببطولته شين كونرى مع آخرين ، ومن إخراج جون ماكنرمان John Mackernan ، الذي أدخل الكثير من التكنولوجيا العسكرية في الفيلم .

وتتناول القصة باختصار غواصة نووية سوفييتية ، يحاول قائدها رامبوس Ramus الاقترب بحذر من إحدى القواعد البحرية الأمريكية . كان رأى القادة العسكريين أن الغواصة تقوم بمناورة للقيام بهجوم نووى مفاجئ ، وأن عليهم القيام فى الحال بضربة نووية مضادة . بينما كان رأى رجال المخابرات أن الغواصة تحاول اللجوء إلى الغرب ولكن لم يكن هناك من دليل ملموس يؤكد هذا الرأى .



(شخص كوبرى) كماند غواصة سوفييتية فى شاطئ البحر الذى كشف عن الحوادث السوفييتية

سوى أنه مجرد إرثك حسي فائق Esp . حرص الفيلم أن تكون أحداثه قبل عام 1984 ، عندما تولى ميخائيل جورباتشوف السلطة ، ودعا إلى المصالحة وإعادة البناء والتهنئة والانفتاح على الغرب ، وحتى لا يسوء الفيلم إلى العلاقات الناشئة الجديدة . أى أن الفيلم يدور في فترة سابقة خلال الحرب الباردة ، التى كانت فيها الدولتان العظميان تتخوفان من الضربة النووية الأولى ، كهاجس مرعب ومحتمل . وقد نشئ الخبراء العسكريون على التفاصيل الفنية الكثيرة التى تحكم التصرفات الحربية الروسية أو الأمريكية فى مثل هذه المواقف .

ولكن ويا للغرابة ، فإن هذا هو ما حدث بالفعل . ولكن مع فرقاطة حديثة ، وليس غواصة نووية ، ولكن آثار الحادث قد تكون متقاربة . ففي أوائل مارس 1990 ، أدلى مسئول فى المخابرات السوفييتية KGB ، برتبة مييجور جنرال «لواء» لصحيفة إزفستيا الروسية Izvestia بأن إحدى الفرقاطات تمردت عام 1975 . وحاولت اللجوء إلى أحد الموانئ السويدية . وقد حوكم أفرادها وأعدم بعضهم وسجن آخرون .

وكان رأى المخابرات السوفييتية حول تمرد الفرقاطة ، أنه جريمة عادية ضد أهداف الدولة . ولكن صحيفة برافدا

Pravda - شبه الرسمية - أشارت فى تحقيق لها عن رأى مختلف . طبقاً لأقوال نيكولاى شيركاشين Nikolai Cherkashin - ضابط البحرية المتقاعد - الذى أكد أن قبطان الفرقاطة المتمردة من ضباط البحرية الشبان اللامعين ، ويتصف بالذكاء والاطلاع الجيد والمرح ، كما أنه عضو بالحزب الحاكم .

ولقد ضلّ نرغا بالبيروقراطية والجهالة والفساد وجمود القادة الذين يحتلون مناصبهم لفترات طويلة دون أى تقدم أو تغيير . وأنه لم يكن فى طريقه إلى السويد ، وإنما إلى ميناء ليننجراد السوفييتى ، على أمل أن يصل صوته إلى الأمة بأسرها عبر الإذاعة ، وليحدث ما يحدث . وأنه بالتأكيد ليس متمرداً على بلاده ، ولكنه يعد بطلاً حقيقياً مثل غيره من الرجال الذين يجب توجيه الشكر والتقدير لهم ، لتنبيه بلادهم إلى الركود والجمود والأفكار الضيقة فى عالم متغير ، حتى ولو دفعوا حياتهم ثمناً لذلك .

تناولت الصحف والمجلات الروسية الحادث بالنقد والتحليل - الذى انتقل بالتالى إلى الصحافة الغربية - حتى أصبح من الصعب معرفة ما الذى حدث بالضبط ؟ حتى إن صحيفة إزفستيا دعت شهود الحادث من القراء أن يرسلوا بأرائهم وشهادتهم إلى عنوانها فى موسكو .

ويلاحظ هنا أن عمليات النشر والتحليل والنقد ، جرت كلها والدولة السوفييتية ما زالت قائمة بكل سلطاتها الواسعة ، وجهاز مخابراتها الرهيب . وذلك قبل أن ينهار الاتحاد رسمياً في ديسمبر 1991 ، وتتفكك دوله ، وتستقل جمهورياته .

في اليوم السابع من نوفمبر 1975 ، كانت الفرقاطة السوفييتية ستوروزينوى Storozhevoi ، بقيادة الكابتن فلاديمير سابلين Valery Sablin ، في ميناء ريجا Riga في جمهورية لاتفيا Latvia . المطة على بحر البلطيق « البلطيق » Baltic Sea - والتي كانت تابعة للاتحاد السوفييتي في ذلك الوقت - للمشاركة في الاحتفال السنوي بذكرى قيام الثورة السوفييتية 1917 . في هذا اليوم تشترك شعوب الدول المنضمة للاتحاد في مظاهر البهجة والعروض العسكرية والحفلات الموسيقية . وترتفع الأعلام ، وتتألق الأضواء ، وتنطلق الصواريخ النارية وتوزع الهدايا

عند الغروب غادرت الفرقاطة رصيف الميناء ، لتقف عند خط المرور على مشارف الميناء . ولكن كان يمكن لبحارتها مشاهدة الصواريخ النارية الملونة فوق المدينة من موقعهم خارج الميناء .



فرقاطة من نفس طراز (ستوروزينوى) لتدفع بأقصى قوتها .

والفرقاطة ستوروزيفوى من طراز كريفاك Krivak ، وهى مجهزة للعمل لاصطياد الغواصات . ولذلك فباتها مجهزة بالطوربيدات والصواريخ المضادة للغواصات . ومدفعين ثقيلين عيار 100 ملميمتر ، وآخرين عيار 76 ملميمترا ، وغيرها من المدافع والرشاشات المضادة للطائرات . وحمولتها 3400 طن ، وسرعتها القصوى 32 عقدة (حوالى 59 كيلومترا فى الساعة) . ومزودة بأربعة محركات توربينية قوتها 72 ألف حصان ، ومداها أربعة آلاف ميل بحرى . كما أنها مزودة بسبعة رادارات ، وأجهزة « سونار » Sonar صوتية ومعدات إلكترونية حديثة ، وتعد من أقوى وأحدث الفرقاطات Frigate فى العالم حتى الآن .

عندما انتصف الليل تماما ، دبت على سطح الفرقاطة حركة غير عادية ، خطط لها بدقة كبيرة من قبل . وتم فى الحال اعتقال الضابط السياسى ، وبعض الضباط والبحارة التابعين له ، حيث وضعوا تحت الحراسة فى غرفة مغلقة . وهو منصب فى جميع الوحدات العسكرية السوفييتية ، يشغله ضابط أركان حرب ، يتلقى أوامره من الحزب الحاكم .

إنه التمرد إذن Mutiny الذى ضم معظم طاقم الفرقاطة ، تحت رئاسة قائدها الكابتن فاليرى سلباين . وإن كان اللجوء

السياسى للأفراد Asylum أمر شائع ، إلا أن لجوء فرقاطة أو غواصة حربية - تنتمى لدولة عظمى - ببهارتها يعد أمرا مربكا ومحيرا ويكاد أن يكون مستحيلا فى هذا العصر ، وقد يتسبب فى كولرث .

ولم نعرف طوال السنوات الماضية - مع إسقاط الحوادث الفردية - إلا بتمرد بحارة الطراد الروسى بوتمكين Potemkine عام 1905 ، على الحكومة الروسية فى عهد القيصر نيكولاس الثانى ، من أجل حقوق الفلاحين الروس .

وقبل ذلك التمرد الذى وقع على ظهر السفينة الحربية الشراعية البريطانية باونتى Bounty ، والتي كانت فى مهمة علمية فى المحيط الهندى بقيادة الكابتن ويليام بلى . وقد حدث تمرد البحارة بسبب القسوة الشديدة والمعاملة السيئة فى 28 أبريل 1789 . ووضعوا القبطان مع ضباطه فى قارب صغير وصل به إلى جزر تيمور . أما المتمردون فقد انطلقوا إلى جزر تاهيتى Tahiti حيث أقاموا وتزوجوا هناك .

تسللت الفرقاطة ستوروزينوى بهدوء خارج نطاق الميناء ، ثم انطلقت بسرعة متوسطة - كى لا تثير الانتباه - نحو الشمال فى خليج ريجا ، إلى أن عبرت المضيق الغربى

للخليج . ثم أطفأت الأضواء . وأوقفت العمل بأجهزة الرادار واللاسلكى « الراديو » . واطلقت الفرقاطة بالسرعة القصوى فى بحر البلتيك « البنطيق » نحو الشمال الغربى . فى اتجاه ميناء ستوكهولم السويدى Stockholm والمسافة بين ريغا وهدفهم السويدى حوالى 474 كيلومترا - أى حوالى 256 ميلاً بحرياً - لم يلحظ أحد فى القاعدة البحرية فى ريغا اختفاء الفرقاطة ، ومغادرتها مكاتها عند خط المرور خارج الميناء .

وقد سجلت رادارات القاعدة تحرك الفرقاطة ، ولكن ضباط محطة الرادار اعتقدوا أن الفرقاطة لا بد أنها تسلمت أمراً بالتحرك إلى جهة ما من قيدها . ولكنهم سجلوا ذلك طبقاً لنقواعد البحرية ، وأبلغوا الأمر - كروتين - إلى غرفة عمليات القاعدة .

لم يعر ضباط العمليات الموضوع اهتماماً ، فتخول وخروج السفن الحربية « السوفييتية » مسألة لا يمكن أن تثير أى قلق . ومع ذلك أخذ أحد الضباط يفحص أوامر العمليات ، فلم يعثر على شيء يخص هذه الفرقاطة بالذات . فطلب من قسم الإشارة الاتصال بالفرقاطة لمعرفة وجهتها ، وطبيعة الأوامر الصادرة إليها . ولكن الفرقاطة لم ترد على النداءات المتكررة الموجهة إليها ، مما زاد من قلق ضباط العمليات .

كانت قد مرت أكثر من ساعتين ثمينتين من الحيرة والقلق والتخمين . ولكن القلق تحول إلى ذعر ، عندما جاءت إشارة من محطة رادار جزيرة ساريما Saaremaa - التابعة لجمهورية استونيا - أن الفرقاطة عبرت مضيق الخليج ، وتتجه بأقصى سرعة لها نحو الشمال الغربى .

أعلنت حالة الطوارئ فى قاعدة ريغا ، والتي أبلغت الأمر فى الحال إلى الأميرالية السوفييتية فى موسكو . وخلال دقائق استيقظ الأدميرال سيرجى جورشيكوف Sergi Gousheve ، قائد البحرية السوفييتية فأمر بإبحار تسع مدمرات وفرقاطات فوراً من ميناء ليننجراد Leningrad بأقصى سرعة ، وسوف تصل إليهم المهام بالراديو . كما أمر بإقلاع طائرة استطلاع بحرية لمعرفة مسار الفرقاطة واتجاهها على ارتفاع عال دون الاتصال بها . وأمر أيضاً بوضع سرب - 18 طائرة - من للقاذفات المقاتلة التابعة للبحرية فى حالة استعداد للعمليات .

لم يكن معروفاً حتى ذلك الوقت ما الذى حدث على ظهر الفرقاطة . خاصة فى ظل الصمت اللاسلكى والتعقيم الكامل . فقد تكون الفرقاطة فى مهمة غير معروفة لقيادة عمليات ريغا حتى الآن . وكل الاحتمالات الأخرى مستبعدة وغير معقولة .

بعد قليل جاء تقرير طائرة الاستطلاع ، من أن الفرقاطة تتجه نحو الشمال الغربي رأساً إلى الميناء السويدي وبأقصى سرعة .

أعطى الأدميرال جورشيكوف أوامره إلى سرب القاذفات بمنع الفرقاطة من دخول المياه الإقليمية لأية دولة أجنبية بأى حال من الأحوال ، حتى ولو اقتضى الأمر تدميرها وإغراقها . ثم وجه أمراً إلى مدمرات المطاردة وهي فى عرض البحر ، باللاحاق بالفرقاطة والقبض عليها واصطحبها إلى ميناء ليننجراد ، وإن تعذر ذلك يتم إغراقها بمن عليها !

عند الفجر ظهرت ثلاث طائرات استطلاع ، انخفضت إحداها أمام الفرقاطة ، وحركت جناحيها إلى أعلى وأسفل كأمر للسفينة بتغيير مسارها ، ولكنها لم تهتم بالأمر . وظلت طائرات الاستطلاع تتابع مسار الفرقاطة على ارتفاع عال . عندما أشرقت الشمس لاح فى الأفق الشرقى صواري سفن المطاردة وهي تتقدم ببطء . وبلغ التوتر أقصاه بين البحارة ، إذ إنهم أصبحوا الآن يعرفون مصيرهم المحتوم ، فإما قطع المسافة الباقية إلى الشاطئ السويدي حيث الحرية التى ينشدونها ، وإما الموت سواء بالإعدام أو بالقتال .

انخفضت تسع سفن سوفيتية للبحاق بالفرقاطة الممرودة



قبل الساعة صباحا بعشر دقائق ظهرت القاذفات بسرعة ، ولم يبق أمام الفرقاطة سوى 50 ميلاً بحرياً فقط نحو هدفهم . لم يكن أمامهم سوى القتل ، فأنفقوا المدافع المضادة للطائرات . ولكن الصواريخ المضادة انتهالت على الفرقاطة من كل اتجاه ، وأسكتت المدافع المضادة . وانفجرت القنابل على السطح فأحالتة إلى جحيم لا يطاق ، وتناثرت الأشلاء والشظايا في كل مكان . وتصاعد الدخان الكثيف الأسود ليغطي المنطقة .

وبعد فترة قصيرة توقفت الفرقاطة ، من انفجار في غرفة الماكينات . وصلت سفن المطاردة وأحاطت بالفرقاطة المشتعلة ، وقفز إلى سطحها جنود من فرقة العمليات البحرية الخاصة ، اعتقلوا كل من تبقى حياً على سطحها ، بما فيهم القبطان والأسرى المحتجزين . وجرى سحب الفرقاطة بعيداً في اتجاه ميناء ليننجراد ، قبل أن يدرك أحد ما الذي حدث في تلك الصباح .

قدم القبطان قاليري سابلين لمحاكمة عسكرية سريعة خاصة ، فور وصوله إلى موسكو في اليوم التالي . حيث أعدم رمياً بالرصاص . وكذلك كان مصير ضباط الفرقاطة .

الذين مثلوا أمام محكمة عسكرية أخرى ، استغرقت وقتاً طويلاً لاستكمال التحقيقات ومعرفة أسباب التمرد الحقيقية .

كما حكم على جميع البحارة بالسجن لمدد مختلفة ، وطرد من الخدمة الضباط السياسيون الذين اعتقلهم البحارة قبيل تمردهم .

أما الفرقاطة ستوروزيفوي فقد غطيت بلقائف المشمع ، حيث أشيع في ذلك الوقت أن الفرقاطة تعرضت إلى انفجار وحريق في عرض البحر . ثم سحبت بعد ذلك إلى ترسانة كاليننجراد البحرية Kaliningrad شمال بولندا . وهي الترسانة التي صنعت بها الفرقاطة ، لإعادة إصلاحها من جديد وبسرعة . لطمس آثار الحادث تماماً . ثم عادت للخدمة بطاقم بحري جديد .

بتصرف عن المصدر :

Newsweek Magazine - An Article Titled - The Hunt for
Red November - by David Anc - March 12 1990 251
West 57th street, New York, N.Y., 10019, USA.

طن . أما طرادات القتال الثقيلة Heavy Battle Cruiser ، فلا تتعدى حمولتها 27 ألف طن ، وهي داخلة ضمن شروط المعاهدة .

والبارجة الألمانية الخفيفة جراف سبي Graf Spee من هذا النوع . حيث صنعت قبل بداية الحرب العالمية الثانية التي اندلعت في سبتمبر 1939 ، طبقاً لشروط «معاهدة واشنطن» . ولا تتجاوز حمولتها 35 ألف طن ، هي وشقيقتها البارجة الخفيفة نويشيلاند Deutschland ، والبارجة الخفيفة أدميرال شير Admiral scheer .

ومع ذلك فقد روعت البارجة جراف سبي غرب المحيط الأطلنطي وجزر البحر الكاريبي ، وسواحل أمريكا الجنوبية ، حتى أصبحت الهم الأول للأدميرالية البريطانية . وصدرت الأوامر بضربها وإغراقها بأي حال من الأحوال ، طبقاً لتعليمات الأدميرال دوللي بلوند Dudley pound قائد البحرية البريطانية .

في فجر يوم 13 ديسمبر 1939 ، كتبت الرياح ساكنة والبحر هادئاً مقابل سواحل الأرجنتين وأوروغواي . وكانت هناك

الحصار البحري للبارجة جراف سبي ..

[بقلم : جيمس ستيوارت - جوردون]

بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى في نوفمبر 1918 ، قررت الدول العظمى المنتصرة في الحرب ، تحديد أقصى حمولة للسفن الحربية ، للحد من التسلح والمنافسة . وفي 6 فبراير 1922 ، اتفقت بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا وإيطاليا واليابان على توقيع «معاهدة واشنطن» . والتي تحدد أقصى حمولة للسفن الحربية ألا تزيد على 35 ألف طن . ثم انضمت ألمانيا إلى هذه المعاهدة في 18 يونيو 1935 .

ومع تصاعد قوة النازي في ألمانيا ، واقترب نذر الحرب ، بدأت الدول الموقعة على المعاهدة في إنتاج بوارج القتال الثقيلة Battle ships . متجاوزة في ذلك أقصى حمولة وإلى أكثر من 50 ألف طن ، ولكن يتم تسجيلها بأقصى حمولة طبقاً للمعاهدة .

وقد اصطلح عسكرياً على إطلاق اسم البوارج الخفيفة أو بوارج الجيب Pocket Battleship على تلك التي بنيت طبقاً لنصوص الاتفاقية ، حيث لا تتجاوز حمولتها 35 ألف

أضواء خافتة بعيدة عن الساحل الأمريكى الجنوبى تتبعث من ثلاث سفن بريطانية ، هى الطراد الخفيف إكستر Exeter ، والمدمرة أجاكس Ajax ، والمدمرة أكيليس Achilles ، وهى تبخر ببطء فى خط واحد نحو الجنوب .

كان هدفها اصطيد البارجة الألمانية التى هددت المنطقة ، وأغرقت من سفن الحلفاء ما حمولته 50 ألف طن خلال الشهرين الماضيين عقب اندلاع الحرب ، وفى كل مرة كانت تختفى بسرعة .

وكان للألمان ثلاث بوارج خفيفة « جيب » ، ولكن لم يكن أحد يعرف أيها فى المنطقة . ولكن هذه البوارج الخفيفة سريعة للغاية ، ومصفحة تماماً بألواح الصلب السميك . ويمكن لأى منها أن تقذف بنصف طن من الذنات الشديدة الانفجار ، من مدافعها الستة عيار 11 بوصة ، كل عشر ثوان .

ولم يكن البريطانيون يعرفون أين تختبئ البارجة الألمانية . ولكنهم يعرفون أن احتياجات بريطانيا من اللحوم والمواد الخام من الأرجنتين قد انخفضت بشكل حاد ، وبدأ توزيع اللحوم بالبطاقات . مما دعا الأميرالية البريطانية لإرسال مجموعة

من السفن المسلحة للمنطقة لحماية تدفق الأغذية والإمدادات . وقد سحبت هذه السفن الحربية أصلاً من القوات البحرية المخصصة لحماية الجزر البريطانية من الغزو الألمانى المحتمل ، طبقاً للعملية الألمانية « سى لايون » Operation Sea Lion ولكن لم يكن هناك مفر من ذلك .

أخذ الكومودور « عميد بحرى » هنرى هاروود Henry Harwood - قائد هذه القوة البحرية البريطانية - فى مقر قيادته فوق ظهر المدمرة أجاكس ، فى تقدير الاحتمالات الممكنة للالتقاء بالبارجة الألمانية المخفية . طبقاً لمعلومات المخابرات البحرية البريطانية ، وآخر سفينة تجارية غارقة ، وحدسه الخاص . واعتقد أن مصب نهر بلاتا Plata ، أمام ساحل أوروجواى Uruguay هو المكان المحتمل .

وبوجه عام فإن سفن هاروود المسلحة ، ليس عليها إلا أن تحدد موقع البارجة الألمانية ، ثم تطلب المساعدة من سفن أخرى أكبر حجماً للقضاء عليها . ولكن هاروود أصدر أمراً للسفن الثلاث : « الهجوم فى الحال ، ليلاً أو نهاراً ! » . ومع شروق الشمس فى ذلك اليوم ، كان

القدر يمهد لأول معركة بحرية كبرى فى الحرب العالمية الثانية ، كما أنها آخر معركة لا تشترك فيها الطائرات .

كان الكابتن « عقيد بحرى » فريدريك بيل Frederick Bell - قبطان الطراد اكستر - يستعد لتناول إفطاره فى كابينة فى السادسة والرابع ، حينما جاءه نداء من الأنابيب الصوتية « ... دخان عند درجة 324 على الجانب الأيسر ! » .

هرع الكابتن بيل إلى منصة القيادة على السطح ، وشاهد بنفسه السارية العليا لسفينة حربية . فأرسل رسالة لاسلكية إلى هارود قائد مجموعة السفن « العدو فى مجال الرؤية . اعتقد أنها بارجة خفيفة » . ومع الوقت ظهر أن السفينة الشبح هى البارجة الألمانية جراف سبي Graf Spee ، وفى الحال أمر الكابتن بيل بالاستعداد . وأسرع للضبط والبحلرة كل إلى موقعه .

كانت خطة هارود عدم القيام بالهجوم بسفنه مرة واحدة ، ولكن القيام بمناورة لإجبار البارجة على القتال على جانبيها . فبينما يلتحم الطراد اكستر مع البارجة ، تدور المدمرتان الأخريان من الجانب الآخر والاقتراب إلى أقرب مسافة ممكنة لضرب البارجة بالطوربيدات .

وهذا يعنى أن يقاتل الطراد اكستر بدروعه الخفيفة لفترة طويلة معتمداً على نفسه ، وعلى مدافعه من عيار 8 بوصة . التى كان مداها أقصر من أن يطول البارجة الألمانية . وهو ليس قتالاً فى الحقيقة ، ولكنه أشبه بالانتحار . أو بمعركة بين قط سمين وفار هزيل . وإذا كان هذا الأمر يصعب على طراد خفيف حمولته أكثر من 9 آلاف طن ، فمسألة اقتراب المدمرتين وحمولة كل منهما لا تتجاوز 6500 طن - أمر مشكوك فيه تماماً .

أطلقت البارجة جراف سبي دفعة ذات مرة واحدة (Salvo) من مسافة بعيدة ، ورت عليها اكستر بعد ثلاث دقائق . كانت السفينتان تقربان من بعضهما بمرعتهما القصوى مغا . وخلال دقائق أخرى سقطت الداتات المتفجرة على سطح اكستر ، وقتلت معظم أطقم إطلاق الطوربيدات .

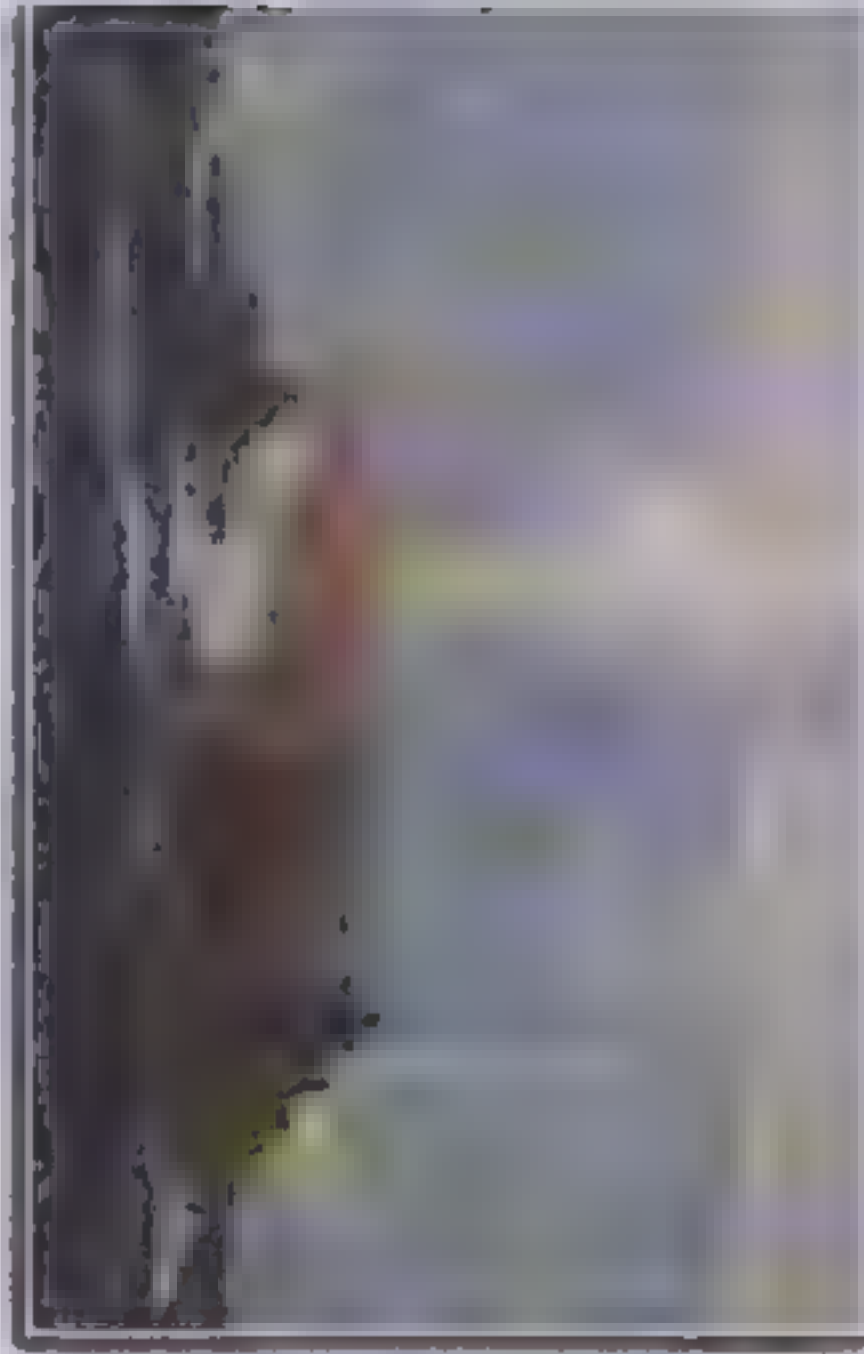
بعد لحظة اخترقت طلقة جسم المدمرة تماماً ، وقتلت كل من كان فى طريقها ، ولكنها لم تنفجر . أطلقت ست دفعات أخرى من مدافعها الثقيلة ، فلألت برج المدفع « B » ، وقتلت شظايا الصلب المتطايرة كل من كان قريباً من الانفجارات . وقذف الانفجار بالكابتن بيل ، الذى أحس أن رنتيه سوف

تقتلعان من مكتهما بسبب تفريغ الهواء الناتج عن الانفجار ،
وأحس أن الدماء تغطي عينيه ووجهه .

ومن خلال الدخان والدماء والنيران المشتعلة ، تأكد الكابتن
بيل أنه من بين 20 شخصاً كانوا على جسر منصة القيادة
المصفحة بالصلب ، لم يبق غيره مع اثنين آخرين .
وتمزقت المنصة نفسها بصورة مشوهة ، وتعطلت كل
الاتصالات مع غرفة المحركات .

ودمرت الانفجارات المتلاحقة عجلة الدفة ، وبوصلة
الجيروسكوب Gyro - Compass ، في الوقت الذي كانت فيه
المحركات تعمل بأقصى قوتها ، وبدأت السفينة وكأنها
أصبحت خارج التحكم ، وتدور ببطء نحو الجانب الأيمن .

تماسك الكابتن بيل ، وقد تمزقت ملابسه وفقد كاب
رأسه ، وتغطي الدماء وجهه ، حتى يسيطر على سفينته .
وأمر الكوماندور « مقدم بحري » جراهام Graham نائبه في
القيادة ، بالتوجه إلى مقر القيادة البديل . وكانت الأوامر
تنتقل من المنصة البديلة إلى غرفة الآلات عبر سلسلة من
البجارة ، بعد تحطم نظام الاتصال الداخلي . مما جعل
مناورة السفينة بطيئة بالنسبة لمناورة البارجة .



وهكذا ظلت اكستر تقاتل معركة مستحيلة ، وتتلقى الضربات والالطعات ، وتحاول أن تدافع وترد للضربات بالمدافع التى ما زالت سليمة . ومع الوقت كانت هناك عدة حرائق مندلعة على سطح الطراد ، ويحاول فريق الإطفاء عمل المستحيل لإخمادها . ومع ذلك تمكن فريق طوربيدات من إطلاق ثلاثة منها على البارجة ، وفى المقابل تلقت السفينة مجموعتين من الدانات نسفت برج المدفع « A » ، وبرج المدفع « ٦ » ، وانفجر خزان للوقود مما زاد من قوة الحرائق .

وأصبحت مواشير المدافع الصغيرة الأخرى على سطح الطراد اكستر فى درجة حرارة عالية جداً من الاستعمال المتواصل ، حتى إن رجال المدفعية خشوا من انفجار ذخيرتهم فى أثناء استعمالها . وكانت الدفعة التالية من مدافع البرج أقصر قليلاً فسقطت فى المياه قرب الطراد ، وقلل انفجارها فوراً عالياً من المياه غطى سطح الطراد ، مما خفف من الحرائق وخطورة انفجار الذخيرة .

مع الوقت انتشرت النيران فى كل مكان فى الطراد اكستر ، وسكنت كل المدافع ، عدا برج مدفع واحد Turret تعطلت أجهزة التوجيه فيه . وكان ضابط المدفعية يحدد الزاوية

والاتجاه بطريقة بصرية ، ثم يقوم البحارة بالإطلاق . وأخيراً أزاله من الوجود دانة مدفع من البارجة . وتوجه الكوماندو جراهام إلى الكابتن بيل يسأله بعد أن تعطلت وسكنت كل مدافع السفينة : « .. ماذا يمكن أن نفعله الآن ؟ » . فرد عليه بيل بهدوء : « إذا كان لدينا فرصة ، فسوف ننطح Ram هذا الوغد ! » وأجابه نائبه . « نعم . بالطبع يا سيدى ! »

لم يكن هناك فرصة للنطح والاصطدام ، فقد وجد الكابتن هانز لانجسدورف Hans Langsdorff - قائد البارجة جراف سبى - أن الطراد اكستر نال ما فيه الكفاية . ثم إن مهمته الأساسية ، ليس الاصطدام بالسفن الحربية البريطانية ، ولكن ضرب وإغراق سفن الشحن ، وبالتالي إجبار الأدميرالية البريطانية على نشر وتوزيع سفنها الحربية لحماية القوافل .

لذلك استدارت البارجة مبتعدة تحت ستارة من الدخان الكثيف .

ولم يكن لمدافع المدمرتين أجاكس ، وأكيلس أن تصل إلى مدى البارجة ، فتحركتا للاقتراب بما فيه الكفاية من الجانب الآخر ، على أمل إطلاق طوربيداتها من مسافة قريبة . ولكن البارجة جراف سبى أدارت فى الحال مدافعها الثقيلة نحو

المدمرة أجاكس وأزالته برجين من مدافعها . ثم أطلقت دفعة نحو أكليس فنشرت الدمار على سطحها . واتجهت بعد ذلك نحو ميناء مونتفيدو Montevideo بجمهورية أوروجواي المحايدة في أمريكا الجنوبية .

استغرقت المعركة كلها 86 دقيقة ، وقد حل الدمار الهائل بالطراد اكستر . وأصبحت مجرد « تاتك » عائم مشتعل . فصدرت الأوامر إلى قبطانها بالتوجه إلى جزر فوكلاند Falkland البريطانية في جنوب الأطلنطي . وظلت المدمرتان أجاكس ، وأكليس خارج المياه الإقليمية ، أمام ساحل أوروجواي .

أما البارجة الألمانية فقد طلبت من السلطات السماح لها « بإجراء الإصلاحات حتى تصبح صالحة للإبحار في المياه الدولية » طبقاً للقانون الدولي . حيث إن البارجة أصيبت ببضع طلقات ، ولكنها غير مهمة .

كان يمكن للبارجة الخروج من الميناء في أي وقت ، وإغراق المدمرتين البريطانيتين خارج الميناء بسهولة ، والانطلاق نحو المحيط . حيث تلقت بسفينة الإمدادات الألمانية ألتمارك Altmark ، ثم تنطلق إلى الموانئ الألمانية . ولكن المخابرات البحرية البريطانية قامت بعمليات خداع واسعة

« وتسريب للمعلومات » ، لإيهام البحرية الألمانية أن هناك قوة بحرية كبيرة قوامها حاملات للطائرات آر ك رويال Ark Royal والبارجة الثقيلة رينيون Renown وبضع مدمرات ، تقف بالمرصاد للبارجة الألمانية أمام سواحل أوروجواي والأرجنتين .

تلقى الكابتن لانجسدورف في 15 ديسمبر 1939 ، موافقة برلين على دفن 37 بحاراً من البارجة في مونتفيدو . بينما قام الطراد اكستر بدفن قتلاه في البحر أثناء الإبحار إلى فوكلاند . وشاهد ضابط منفعية البارجة بمنظاره سفينة حربية على بعد خارج الميناء ، فاعتقد أنها البارجة البريطانية رينيون الثقيلة . والواقع أنها كانت الطراد كومبرلاند Cumberland ، الذي أسرع إلى المنطقة من جزر فوكلاند . حيث إن حجمه الخارجي يشابه حجم البارجة رينيون .

قرر قبطان البارجة الألمانية إغراقها خارج الميناء بالمتفجرات . حتى لا تقع في أيدي البريطانيين . ووافقت الأدميرالية الألمانية في برلين على ذلك . وأعد بحارتها طابقت الإغراق في قاعها ، لفتحها بسرعة ، ووزعوا المتفجرات الزمنية في أنحاء البارجة .

وعند غروب الشمس يوم الأحد 17 ديسمبر 1939 ، تحركت البارجة خارج الميناء ، نحو مصب نهر بلاتا - بين

أوروجواي والأرجنتين - حيث نزل بحارتها في قوارب النجاة للتوجه إلى الأرجنتين فور إغراق البارجة . بينما وقف الآلاف على الساحل يتوقعون مشاهدة معركة بحرية مثيرة بين سفن ضخمة . ودوت الانفجارات الهائلة في أنحاء البارجة جراف سبي . وسرعان ما استقرت في القاع .

لم يستطع المهندسون في فوكلاند إصلاح الطراد اكستر . لعدم وجود معدات كافية والأواح صلب سميكة . فسدوا الفتحات بالأواح سمك بوصة . وقاموا بإجراء بعض الإصلاحات الضرورية . ثم أخذت السفينة المنكوبة طريقها إلى ميناء بلايموث تحت الحراسة . في رحلة طولها ثمانية آلاف ميل بحري (14.800 كيلومتر) . ووقف رئيس الوزراء ونستون تشرشل Winston Churchill وكبار القادة في انتظار الأبطال . واستقل القبطان فريدريك بيل وطعم الطراد بأكمله قطاراً خاصاً إلى لندن ، حيث استقبلهم الملك والملكة في قصر باكينجهام Buckingham وقام بنفسه بتطبيق الأوسمة على صدر كل منهم ، كما منح أسماء القتلى من الطراد اكستر Exeter أوسمة ممثلة ، سلمت إلى ذويهم

بتصرف مختصر عن المصدر :

- History of the second world war magazine, No. 121, 1976
An Article Titled "Captain Bell Versus Graf Spee" by
James Stewart-Gordon. Published by phoenix publishing
Co., 169 Wardour street, London W1A 2JX, U.K

خطم لارجند (جراف سبي) في 14 أبريل 1941



كانت سفينة الركاب الفاخرة كارمانيا Carmania ، التابعة لشركة خطوط كونراد البريطانية ، قد غادرت ميناء نيويورك الأمريكى فى الأول من أغسطس وعلى متنها 800 راكب ، فى طريقها إلى ميناء ليڤربول غرب بريطانيا Liverpool . وقد التقت فى عرض البحر بالطراد البريطانى بريستول Bristol ، الذى رافق السفينة على بعد قليل للحراسة .

وفى منتصف ليلة 4 أغسطس ، لاحظ قبطان السفينة جيمس كلايتون James Cliton ، أن الطراد قد أطفأ كل أضوائه ، فأمر على الفور بخفض السرعة إلى النصف . وسرعان ما اقتربت السفينة الحربية البريطانية . ووجهت رسالة ضوئية مفادها أن الحرب قد أعلنت ، ويجب تعقيم السفينة وعدم استخدام اللاسلكى .

بعدها توجه القبطان كلايتون إلى غرفته ، وفتح مظهرها مخوفاً لا يفتح إلا فى حالة الحرب . وكان يتضمن تعليمات محددة لتسليم السفينة فور وصولها الميناء إلى الأدميرالية البريطانية . وعند وصول السفينة بالفعل بعد ذلك بثلاثة أيام ، وجد القبطان كلايتون فى انتظاره لجنة من ضباط البحرية ، وقبطانها الجديد الكابتن « عقيد بحرى » نيل جرانث Neill Grant ، الذى تسلم على الفور وثائق وسجلات السفينة .

صدام بين سفينتين تجاريتين مسلحتين !

[بقلم : كولين سيمبسون]

كانت نذر الحرب العالمية الأولى تتجمع خلال صيف عام 1914 ، ولذلك فرضت معظم الدول الأوروبية إجراءات احتياطية لتطبيقها عند الطوارئ . وسرعان ما اندلعت المعارك حينما أعلنت الإمبراطورية النمساوية الهنجرية للحرب على صربيا فى 28 يوليو . وخلال أيام أعلنت ألمانيا الحرب على روسيا وفرنسا وبلجيكا وإنجلترا ، ثم انتشرت الحرب لتشمل معظم الدول الأوروبية - والتى انضمت إليها الولايات المتحدة فى أبريل 1917 - واستمرت حتى نوفمبر 1918 .

فى ذلك الوقت كانت ألمانيا وبريطانيا ، قد وضعت قوائم بالسفن التجارية الحديثة والسريعة ، التى يمكن تحويلها خلال أسابيع إلى طرادات Cruisers حربية مسلحة حيث يمكن استخدامها فى الحراسة وأعمال الدورية ، وربما للقتل بل إن الأدميرالية الألمانية سلمت هذه الشركات منحاً مالية لترتيب منصات معدنية يمكن تثبيت المدافع الثقيلة عليها بسرعة .

أخذ الفنيون يحولون السفينة الفاخرة إلى سفينة قتال ، وإزالة ألوان وعلامات الشركة الحمراء والسوداء من على مدخنتيها ، واستبدالها بألوان سفن البحرية الكالحة . وخلال أسبوع واحد فقط ، أمكن تركيب مجموعة من المدافع الثقيلة عيار 120 ملليمترًا يبلغ مداها 8500 متر ، ومدافع رشاشة ، وأجهزة ، ومعدات عسكرية كثيرة أخرى .

وقد كانت مشكلة الكابتن جرات هو اعتلال صحته وإصابته بالربو ، فضلاً عن أنه لم يتول قيادة سفينة ضخمة بهذا الحجم ، يبلغ طولها 205 أمتار ، وحمولتها 20 ألف طن ، وسرعتها 17 عقدة - العقدة 1.852 كيلومتر في الساعة - ولذلك طلب منه رسمياً أن يتلطف مع قبطان كارماتيا العجوز للإبحار مع السفينة ، بصفته مستشاراً برتبة كومودور « عميد بحري » في احتياط البحرية تحت الخدمة . وقد قبل القبطان كلايتون العجوز العرض ، برغم أنه من الصعب العمل مع قبطان ، أصغر منه سناً ، إذ يعنى بقاءه على البر مع أسرته ، القضاء عليه حتى نهاية عمره .

أصبحت كارماتيا الآن جاهزة للعمل ، وعلى سطحها حوالي 420 بحاراً وضابطاً أغلبهم من موظفي الشركة السياحية .

وحدثت الأدميرالية البريطانية منطقة تقع شمال غرب إيرلندا - بعد ممراً رئيسياً للطرق الملاحية - لنقيام بأعمال دورية ، والتأكد من هوية السفن التي تشاهدها في المنطقة . على أن تتحاشى الدخول في معارك مع السفن الحربية الألمانية ، إذ إن ضخامتها ، وقلة سمك هيكلها تجعلها هدفاً سهلاً .

ولكن في ليلة 19 أغسطس تلقى القبطان جرات أمراً بالشفرة : « ... غادروا منطقة الدورية في الحال ، وتوجهوا على الفور إلى برمودا ! »

في نفس الوقت كانت سفينة الركاب الألمانية الضخمة كاب ترافالجار Cape Trafalgar قد وصلت إلى ميناء بوينس آيرس Buenos Aires في الأرجنتين عند إعلان الحرب .

كانت السفينة الحديثة المزودة بالمداخن الثلاث العالية ، والمحركات التوربينية الثلاثة ، تعمل بانتظام بين ميناء هامبورج Hamburg في ألمانيا وموانئ أمريكا الجنوبية مروراً بموانئ بريطانيا ، ويبلغ طولها 210 أمتار ، وحمولتها 23 ألف طن ، وسرعتها 18 عقدة ، أي أنها تشبه إلى حد كبير السفينة البريطانية كارماتيا .

وقد سميت السفينة الألمانية بذلك الاسم ، تكريماً للأدميرال

البريطاني هوارشيو نيلسون Horatio Nelson الذي حطم الأسطول الفرنسي في هذه الموقعة في مدخل البحر المتوسط . ولاجذاب المسافرين الإنجليز بل إن قبطاتها نفسه فريتز لانجرهاتز Fritz Langerhans كان من المعجبين بهذا القائد البحري . وترجم مجلدين عنه إلى الألمانية ، وزين قاعات السفينة بمجموعة من اللوحات تمثل أهم معارك نيلسون البحرية .

وصلت أوامر لاسلكية من الأدميرالية الألمانية بعدم مغادرة أية سفينة تجارية ميناء بوينس ايرس . عدا سفينة واحدة تقوم بنقل رجال الاحتياط أو المتطوعين إلى ألمانيا ، في محاولة خطيرة للإفلات من الأسطول البريطاني المنتشر في المحيط الأطلنطي . وهكذا فقدت كاب ترافلجار 150 من بحارتها ، مما اضطر قبطاتها إلى إعادة توزيع الاختصاصات على الأفراد الباقين في السفينة ، بما فيهم الفرقة الموسيقية . معتمداً في ذلك على شخصيته الجذابة .

كان القبطان لانجرهاتز يأمل في مغادرة الميناء الأرجنتيني في موعده بعد أيام للوصول إلى ألمانيا معتمداً على سرعة السفينة . وباعتبار أنها سفينة سياحية من الدرجة الأولى

غير مسلحة . والواقع أنه من أصل 42 سفينة تجارية كانت ألمانيا تخطط لتحويلها إلى طرادات مقاتلة ، لم يتمكنوا عند اندلاع الحرب إلا من تحويل 14 سفينة فقط كانت في الموانئ الألمانية .

واستطاعت السفن الحربية البريطانية الاستيلاء على ست سفن كانت في موانئ خاضعة لسيطرتهم ، وأغرقوا أربعاً . وهربت أخرى . كما احتجزت 17 سفينة ألمانية في موانئ مختلفة . تقف لها السفن البريطانية بالمرصاد ، خاصة كاب ترافلجار أكبرها وأسرعها .

بعد أيام قليلة صعد إلى سطح السفينة الملحق البحري الألماني في الأرجنتين ، الكابتن أوجست مولر August Muller ، وأبلغ القبطان رسمياً باسم الرايخ الألماني ضم السفينة إلى البحرية الألمانية . وطلب منه الانطلاق إلى عرض المحيط وتركيب المدافع على قواعدها ، على أن يتولى الضابط الأول للسفينة برانت فيدرسون Brandt Federson - وهو ملزم بحري احتياط - عمليات القتال . ولكن القبطان لانجرهاتز سألته ببساطة : « بأي شيء تقاتل السفينة ؟ ! ثم أين الفحم للمكينات ؟ »

صنعق مولر إذ كانت التعليمات الصادرة إليه أن السفينة مزودة بالمدافع الثقيلة والرشاشات والذخيرة اللازمة لتسليحها ، وأنها مخبئة سرا في غابرها السفلية . وتوجه الكابتن مولر إلى دار القنصلية الألمانية في الميناء ، وأرسل برقية عاجلة إلى برلين بالمعلومات الجديدة . وفي نفس المساء تسلم رسالتين تطلب الأولى من السفينة للتوجه إلى ميناء مونتفيدو Montevideo في أوروغواي Uruguay للتزود بالفحم - وهو الميناء المقابل للميناء الأرجنتيني على الضفة الأخرى من الخليج - وتتضمن الرسالة الثانية أمرا بالتوجه بعد ذلك إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية Trinidad - وهي غير دولة ترينيداد التي تقع في البحر الكاريبي مقابل ساحل فنزويلا - ولكنها جزيرة صخرية صغيرة مهجورة طولها خمسة كيلومترات وعرضها كيلومتران ونصف الكيلومتر ، وتبعد حوالي 13 كيلومترا عن منتصف الساحل البرازيلي .

في غضون ذلك تمكن القنصل الألماني من تدبير أماكن في سفن محايدة للمسافرين الحاجزين على السفينة الألمانية . كما قامت الجالية الألمانية في الأرجنتين بتزويد السفينة بالإمدادات والتموين وبعض الفحم ، وكذلك السفن الألمانية الأخرى في الميناء .

غادرت كلب ترافلجار ميناء مونتفيدو بعد منتصف الليل يوم 22 أغسطس 1914 ، في طريقها إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية على بعد 2800 كيلومتر نحو الشمال الشرقي . ولاحظ ضابط اللاسلكي أن الاتصالات بين السفن البريطانية قريبة جداً . وقدر الكابتن من قوة الإرسال أن الطراد البريطاني جلاسجو Glasgow لا يبعد عنه بأكثر من 48 كيلومترا . فقرر الاتجاه شرقا بأقصى سرعة للابتعاد بمسافة كافية عن الساحل الذي تنشط بالقرب منه الدوريات البريطانية ، ثم بعد ذلك اتجه ناحية الشمال .

كانت السفينة ترافلجار حديثة ، ولم يتناولها بعد أي مرجع بحري ، وكانت تبدو بضخامتها ومداخنها الثلاث كأنها طراد مسلح . فلم يكن من المحتمل أن تجرؤ أية سفينة بريطانية - أو حتى ألمانية - على الاقتراب منها للتأكد من هويتها ، الأمر الذي قد يعرضها للضرب والغرق عن بعد . فقرر القبطان أن المهمة الأولى التي يجب عليه أن يفعلها في الحال هي تنكر سفينته . وبعد مشاورات مع ضباطه انتهى الرأي على أن يكون شكل السفينة الألمانية ، أشبه بالسفينة البريطانية كارماتيا التي تقاربها في الحمولة والطول وكان مع أحدهم صورة لها في صحيفة ، ولكنها

كانت بمخنتين ، كما أن منصة قلائتها تمتد بعرض السفينة .
وقال القبطان لانجرهاتز بحسم : « يجب أن يكون شكل
السفينة مشابها لشكل كارمانيا الليلة ! »

هكذا اتهمك الجميع في العمل ، مجموعة تعمل على طلاء
جوانب السفينة باللون الأبيض ، والمخنتين الأماميتين باللون
الأحمر والأسود . ومجموعة أخرى تعمل على إزالة المدخنة
لثلاثة المصنوعة من الصلب وتستخدم لتهوية الغابر السفلية ،
وذلك بتقطيعها بالأكسجين عموديا إلى قطع طولية يسهل
إزالتها . ومجموعة ثالثة لإقامة منصة أمامية عريضة من
الأخشاب والقماش المطلى . وصنع علم إنجليزي لرفعه عند
الطوارئ للخداع . وأصبحت السفينة مختلفة تماما قبل غروب
شمس ذلك اليوم ، وشبيهة بالسفينة الإنجليزية كارمانيا .

أصدرت الأميرالية الألمانية أمرا بالشفيرة لسفينة المدفعية
إيبرت Ebert بقيادة الكابتن جوليس فيرتز Julius Wirtz ،
بالتوجه فورا إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية للاعتناء بوحدات
أخرى .

التقطت المخابرات البحرية البريطانية رد إيبرت على الرسالة
دون أن تستطيع أن تحل رموزها ، ولكن الإشارات الواردة



والسفينة لا تملك (سرافلغار) حدى مداحب التلات حتى تبدو كالسفينة

البريطانية (كارمانيا) للتخفى .

في الشفرة قد تعنى شيئا . فالسفينة إبيرت ، مجرد سفينة صغيرة مزودة بالمدافع ، وتقوم بأعمال دورية أمام الساحل الغربى الإفريقى ، الذى كان مستعمرة ألمانية .

اعتقدت الأدميرالية البريطانية أن الألمان يخططون لعمل رهيب فى جنوب إفريقيا لقطع الخطوط التجارية الحيوية لبريطانيا . أو لشيء آخر فى أمريكا الجنوبية . حيث أكدت المعلومات تجمع ثلاثة طرادات ألمانية ثقيلة قرب منتصف الساحل البرازيلى .

وصل فيرتز الى الجزيرة بعد يومين ، وانضمت إليه أربع حاملات ألمانية صغيرة للفحم وأخذ فيرتز خلال الأيام التالية يستكشف الجزيرة ويدور حولها ثم وصل الطراد الألمانى دريسدن Dresden يوم 20 أغسطس ، حيث تلقى فيرتز تعليمات جديدة بتولى قيادة كاب ترافلجار .

فى ذلك الوقت كانت السفينة البريطانية كارماتيا قد وصلت إلى جزيرة برمودا فى شمال البحر الكاريبى وكانت هناك أوامر أخرى بتحميل السفينة بالإمدادات بسرعة ، كى تقوم بالعمل كسفينة تموين ، لأسطول الأدميرال كريستوفر كراوك المكلف بتعقب السفن الألمانية فى البحر الكاريبى والساحل

الفرنزويلى . وبالفعل تم شحن السفينة كارماتيا ، وغادرت ميناء برمودا يوم 29 أغسطس فى رحلة طويلة مملعة حوالى 1609 كيلومترات إلى جزر كايكوس Caeos الإنجليزية فى البحر الكاريبى .

وبينما كانت كارماتيا تفرغ حمولتها ، تلقت صباح يوم 11 سبتمبر 1914 أمرا بالتوجه إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية للاستكشاف . فإذا كانت هناك سفن حربية ألمانية ، عليها أن تبلغ الطراد بريستول والسفن البريطانية الأخرى فى المنطقة . ويبدو أن الأدميرالية البريطانية كانت قلقة بشأن التجمعات البحرية الألمانية فى المنطقة . خوفا من القيام بعمليات حربية واسعة فى أمريكا الجنوبية ، فلم تجد غير كارماتيا القريبة من المنطقة للاستكشاف .

كان وقع المهمة كالصاعقة على القبطان جرانت ومستشاره كلايتون وكان جرانت قد بدأ يعانى نوبات الربو من جراء الحرارة والرطوبة العالية فى منطقة الكاريبى ، ولكن الرجلين بدءا فى دراسة تنفيذ الأمر . وكان واضحا أنه لا بد من الحيلة والتخفى ، فإذا أمكن خداع الألمان بأن كارماتيا « البريطانية » ، ما هى إلا السفينة كاب ترافلجار الألمانية ،

فسوف يسمحون لها بالاقتراب حتى مرمى مدافعهم . ولكن ماذا يمكن أن يحدث لو كانت ترافلجار موجودة هناك بالفعل ؟!

هكذا بدأت عملية عكسية طوال ذلك اليوم ، بتركيب مدخنة ثالثة وهمية من الأخشاب والقماش . واجراء عملية للطلاء المطلوبة . إلى أن أصبحت تشبه السفينة الألمانية إلى حد كبير . ثم انطلقت كاراتيا على الفور إلى هدفها نحو الجنوب على طول ساحل أمريكا الجنوبية .

وصلت السفينة الألمانية كاب ترافلجار إلى جزيرة ترينيداد البرازيلية ظهر يوم 28 أغسطس . وتوجه قبطنها لانجرهتز ونائبه فيدرسون لمقابلة الكابتن فيرتز حيث عقد اجتماع صغير . وتقرر نقل مدافع وأسلحة وطاقم السفينة إيبرت إلى ترافلجار .

في صباح اليوم التالي بدأ العمل في تحويل ترافلجار إلى طراد حربي وتركيب مدفعين عيار 105 ملميمترات مدى كل منهما 6500 متر . وتثبيت ستة مدافع رشاشة ثقيلة على سطح السفينة . وكان من الواضح أن المدافع والأسلحة غير كافية ، غير أن الكابتن فيرتز كان يأمل في الحصول على مدافع أقوى من البحرية الألمانية في القريب . ثم أخذ القبطان



السفينة الألمانية (ترافلجار) - ذات مدفعين - سطلين - سكران - وركاب مدعاه ناله حتى سطر
السفينة الألمانية (ترافلجار)

لأجرهاتز - المتأثر بمندورات تيلسون - في منقشة القبطان الجديد فيرتز - 39 سنة - عن التكتيك الأفضل للاقترب واستخدام المدافع والرشاشات ، والاستيلاء على السفينة المنافسة ، ثم أخذ في الأيام التالية يدرب القبطان الشاب بطريقة عممية على كيفية الدوران بسرعة ، والتوقف في اقصر مسافة ، مستخدما الرشاشات الثلاثة للسفينة ، والتي يمكن لكل منها العمل بطريقة منفصلة .

ثم أخذ القبطان فيرتز يخرج بالسفينة الى عرض البحر كل يوم لتدريب بحارته على استخدام المدافع ، والقيام بمناورات عنيفة ، وكيفية الاستيلاء على سفينة معدية في حين كان القبطان لأجرهاتز على البر ، مع قباطنة سفن الفحم يقود باستكشاف الجزيرة وتحصيناتها القديمة منذ أيام الاسطون الأسباني . وعثر على مدفع هاون « مورتار » Mortar قديم مصنوع من النحاس . طوله حوالي المتر وله فوهة واسعة ، من النوع الذي يستخدم مسحوق البارود ، فقرر استخدامه

وقام البحارة بنقله إلى سفينة الفحم الصغيرة إيلينور Eleanor التي يتخذها مقرا له . إذ يمكن استخدام هذا المدفع بحشوه بقطع الفحم المتسبع بالزيت . فتحدث الحرائق وتثير سترا من الدخان ، وتشيع الارتباك والحيرة .

قبل ظهر يوم ١4 سبتمبر 1914 ، ظهر في الأفق سفينة غربية ، بينما كانت ترافلجار تزود بالفحم . فأمر الكابتن فيرتز برفع المرساة والابحار في الحال ، بينما اعتقد الملازم فيدرسون أنها إحدى السفن الألمانية .

أما على ظهر السفينة البريطانية كارماتيا ، فقد اعتقد الكابتن جرات أن السفينة الألمانية المموهة كاب ترافلجار ما هي إلا سفينة بريطانية فواصل تقدمه نحو الجنوب ، بعد أن رفع العلم البريطاني ليعلن عن هويته فاندفع فيرتز بسفينته نحو الجنوب أيضا في خط مواز له ، ولكن يفصل بينهما حوالي 15 كيلومترا . وعندما تبين له أن السفينة بريطانية بعد وضوح علمها ، غير اتجاه سفينته لتلتقي مباشرة بالسفينة كارماتيا . وعندئذ أمر الكابتن جرات بإطلاق قذيفة مدفع للاذار نحو مقدمة السفينة التي تندفع نحوه ، فسقط في الماء وارتفع عمود من الماء إثر انفجارها .

أمر فيرتز برفع العلم الألماني والرد على « التحية » بإطلاق المدافع على منصة قيادة السفينة البريطانية ، بهدف الاستيلاء عليها وليس إغراقها . أطاحت القذيفة بصاري اللاسلكي ،

وسمرت أخرى طلق مدفع ، بينما أصيبت ترافلجار بعدة طلقات في المنصة الخشبية فاندلعت فيها النيران ، وقتل البحار الممسك بدفة القيادة ففر قيرتز إليها حتى لا تتحرف السفينة وحتى لا تبتعد عن كارماتيا ثم بدأ استخدام الرشاشات بكثافة ، لإجبار البحارة الانجليز على الاختباء ، فيما كانت السفينتان تقتربان بجانبيهما ، تمهيدا لقفز البحارة إلى سطحها والسيطرة عليها ، طقا للتدريبات السابقة .

فطن القنطان جرات لذلك ، وأمر ببعاد سفينته ، كما أمر مدفعيته بنصوب قذائفها على حسم السفينة الألمانية الذي يلامس الماء وأصاب قذيفة أحد الغابر في كاب ترافلجار وأخذ الماء في التدفق بشدة وانفجرت أخرى في مستودع الوقود ، وثالثة في غرفة المحركات ، وبدأت السفينة الألمانية تميل على جانبها الأيمن فسارع المهندس كارل ريك بجعل الماء يتدفق إلى الجانب الأيسر - في إجراء طارئ - حتى لا تنقلب السفينة . ولأخذت السفينتان تبتعدان ، بعد أن أطلقت كاب ترافلجار قذائفها على كارماتيا البريطانية ، فأشعلت فيها النيران واتهمك بعض البحارة في مكافحة النيران بخراطيم منقوبة .

عندما سمع لانجرهاتز دوى المدافع ، انطلق بسفينة الفحم الصغيرة مع رباتها وبحارتهما إلى عرض المحيط يتابعون المعركة عن بعد ، وهم يتقدمون ببطء نحو ساحة المعركة . ثم حشرت نفسها بين السفينتين العملاقتين . في نفس الوقت عادت السفينة كارماتيا للاقترب لإطلاق مدافعها والإجهاز على السفينة الألمانية ترافلجار ، والتي بدت وكأنها سمرت في مكانها والمياه تتدفق إليها بشدة .

في هذه اللحظة الحرجة أشعل لانجرهاتز قنبل مدفع الهاون « المورتار » ودوى انفجار هائل ، أعقبته سحابة من الدخان الأسود الكثيف من الفحم المشتعل ، فحجب ترافلجار مؤقتا عن مدافع كارماتيا . ثم أخذ في حشو المدفع الهاون من جديد بالبارود والفحم المشبع بالزيت .

كان رجال الإطفاء على سطح السفينة الألمانية يقومون بعمل انتحاري حينما دوت قذيفة فقتلت واحدا وأصاب اثنين بجراح خطيرة . وأخذ الكابتن قيرتز يبعد الجرحى عن النيران القريبة ، حينما انفجرت قذيفة أخرى فدفعه بعنف إلى الوراء . حاول الملازم فيدرسون الإمساك به ، ولكنه لاحظ قطعة من الصلب المسنن من شظايا المنصة وقد انغrustت تحت

إبطه وهو ينزف بغزارة . استجمع قيرتز ما تبقى من قواه وأمر البحارة بمغادرة السفينة في الحال ، بعد أن أخذت تعمل بشدة .

كانت سفينة الفحم تطلق مدفعها الأثرى بين الحين والحين مثيرة عاصفة من الدخان ليس إلا ، وهي تتحرك باهتياج بين السفينتين . بينما أخذ البحارة ينزلون بسرعة قوارب النجاة ، وانضمت سفن الفحم الألمانية الأخرى لإنقاذ بحارة كاب ترافلجار ثم بدعوا بالابتعاد عنها وهي تغوص ببطء بمقدمتها .

وكان قبطان السفينة البريطانية كارماتيا وضباطها على السطح يشاهدون ما يجري على مقربة منهم وسمعوا في ذلك الوقت أكثر من 300 حنجرة وهي تشق عنان السماء بنشيد علم البحرية الألمانية . لم يكن مبعث هذا الحماس الشعور فحسب بالاعتزاز والفخر ، بقدر ما كان وداعا للكابتن الشاب جوليوس قيرتز ، وسفينته كاب ترافلجار .

يتصرف مختصر عن كتاب :

-- The ship that Hunted itself, by collin simpson,
Published by J. Simpson Ltd., 1977 London, U.K.



صعدت سفينة الفحم لادايه لصعبره كي تنقذ من السفينة المتصارعة

وتنقذ البحارة

الأمر ممتلكات حكومية ! » . ولكن الغواصة غرقت في المياه الدولية . ومن ثم فإنها تخضع للقانون البحري الدولي في ذلك الأمر ، ونصوصه تختلف كثيراً عن رأي الحكومة اليابانية . وهو قانون قديم وضعه البريطانيون أصلاً ، ويصلح لعهد القراصنة والسيطرة البحرية على بحار ومحيطات العالم ، أكثر مما يصلح لعالم اليوم

وفي ظل هذا القانون انتشرت المخابرات الأمريكية أجزاء من غواصة سوفيتية غارقة في المحيط الباسفيكي في نهاية الستينات ، لمعرفة الأسرار التكنولوجية والعسكرية والنووية . وكانت التكنولوجيا الخاصة بالفوص العميق مقصورة حتى منتصف الثمانينات على الهيئات العسكرية . ولكن المدنيين في الولايات المتحدة وفرنسا وإنجلترا وألمانيا وروسيا ، يمتلكون الآن أكثر هذه المعدات تقدماً . ويستخدمونها بالفعل في استخراج الكنوز الغارقة منذ المنات من السنين .

بدأت الغواصة اليابانية 52 - 1 رحلتها يوم 13 مارس 1944 من ميناء كور Kure جنوب اليابان . وكان على ظهرها طاقمها المكون من 95 شخصاً ، بالإضافة إلى وفد رسمي

غواصة يابانية في مهمة سرية ..

[نتم : حول د م ، وكورن لي زلي]

في نهاية مايو 1995 . أعلن مستشار الأبحاث البحرية بول تايدويل Paul Tidwell - الأمريكي الجنسية والبالغ من العمر 47 سنة - أنه عثر على حطام الغواصة اليابانية الغارقة رقم 52 - 1 منذ الحرب العالمية الثانية وسط المحيط الأطلنطي ، على عمق حوالي 5,100 متر . حيث من المعتقد أن الغواصة تحمل مترين مكعبين من سبائك الذهب مع مواد خام أخرى . وهو رقم قياسي في البحث العميق تحت الماء ، إذ إن الفرنسيين الذين بحثوا عن حطام السفينة السياحية الإنجليزية تايتانيك Titanic قبالة الساحل الكندي - والتي غرقت عام 1912 - عثروا عليها على عمق أربعة كيلومترات ونصف الكيلومتر عام 1985 . واستطاعوا جمع 1800 من القطع المبعثرة حول الحطام ، التي احتفظ بها على سبيل التذكار .

وأعلن وزير المالية الياباني على الفور حق الحكومة اليابانية في الشحنة ، وأنه يعترض بشدة على جهود الإنقاذ واستخلاص شحنة الغواصة » .. إذ إنها في واقع

من 14 شخصا من وزارة الخارجية وبنك اليابان ووزارة الحرب والقيادة العليا . وكانت تحمل أيضا حوالي خمسة أطنان من سبائك الذهب ، ومواد خام من القصدير والمطاط وغيرها . في طريقها إلى ميناء لورييه Lorient للفرنسي المطل على خليج بسكاي Bay of Biscay

كان على الغواصة القيام برحلة طويلة عبر مضيق مالاکا Malacca ، ثم المحيط الهندي ، والانتفاف حول رأس الرجاء الصالح جنوب إفريقيا . ثم الاتجاه شمالا في المحيط الأطلنطي حتى الساحل الفرنسي تحت الاحتلال النازي . على أن يتوجه الوفد الياباني بعد ذلك بالقطار إلى برلين . لإجراء مباحثات مهمة مع القيادة العسكرية الألمانية .

كانت مجريات الحرب - منذ أوائل عام 1943 - قد أجبرت دول المحور Axis على الدخول في مبادلات تجارية واسعة فيما بينها ، بالإضافة إلى التسيق الحربي والتعاون الوثيق . وقد عانت ألمانيا من نقص الكثير من المواد الخام اللازمة لصناعاتها العسكرية ، كما أن اليابان كانت تطمع في المعدات الألمانية الحربية المتقدمة ، والمدافع الرشاشة والثقيلة ، وأجهزة الاتصالات والمعدات الحربية الأخرى . ولكنهم

رفضوا تزويدهم بأحدث ما أنتجوه كالأجهزة الرادار والسونار والشفرة وغيرها . وتعاونوا معهم في تحمل بعض الأعباء الحربية - برغم أن اليابان كانت قد أعلنت الحرب على ألمانيا في 23 أغسطس 1914 - خلال الحرب العالمية الأولى .

في نهاية عام 1942 وافقت ألمانيا على مد عمل غواصتها إلى المحيط الهندي كله . بدلا من الاقتصار على جنوب الأطلنطي . لذلك انسحبت الغواصات اليابانية من المحيط الهندي في ذلك الوقت ، كي توفر جهودها للعمل ضد القوات الأمريكية في المحيط الباسفيكي . وكان لدى اليابانيين 60 غواصة فقط عند اندلاع الحرب في المحيط الباسفيكي في 7 ديسمبر 1941 . وللأمريكيين 55 غواصة ، والهولنديين 15 غواصة اضطرت إلى اللجوء إلى أستراليا بعد الاحتلال الياباني لأندونيسيا التي كانت مستعمرة هولندية . ولكن هذه المعادلة تغيرت بعد ذلك ، مع مسار الحرب .

في ذلك الوقت كان قسم الترا Ultra في المخابرات البريطانية « إم . آي - 6 » - 6 - MI ، يعمل بجنون لفك نظام الشفرة الألمانية . وقد جمع المسنولون حوالي 50 عالما وخبيرا في مكان منعزل لأشهر طويلة لمحاولة حل هذه الشفرة

الشيطانية . وفي مارس 1943 استطاع عالم الرياضيات البريطاني ألان تورنج فك نظام الشفرة المعقدة لماكينة إنجما الألمانية Enigma ، التي تقوم بتشفير وتكويد الرسائل العسكرية والسرية بطريقة آلية على ستة مستويات متتابعة ، طبقا لمفتاح الرسائل ، الذي يتغير كل عدة ساعات .

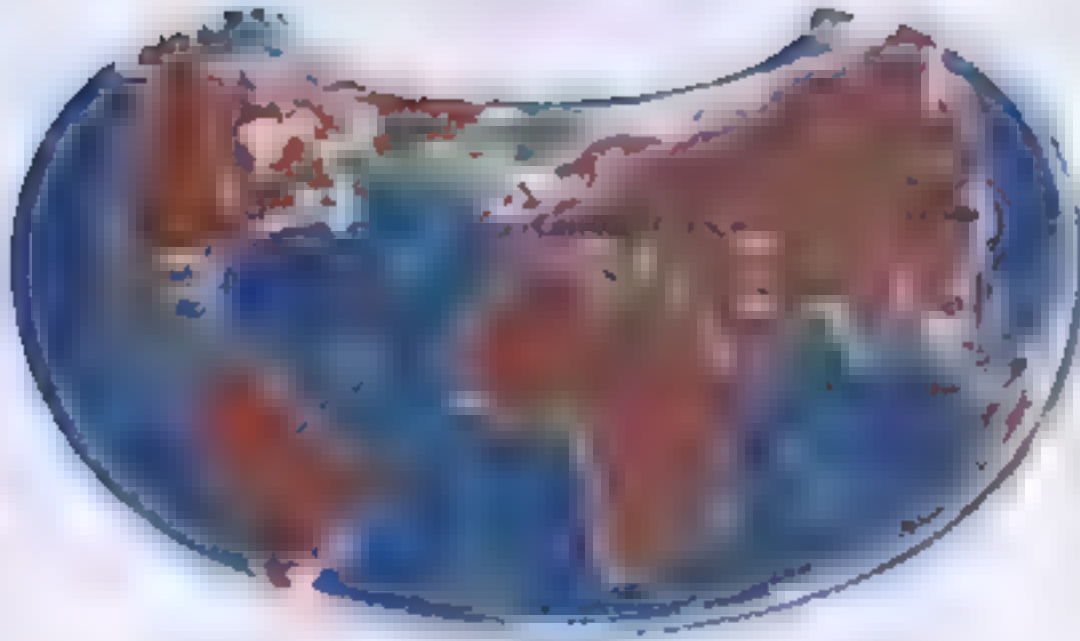
ومنذ ذلك التاريخ أصبح لدى القيادة البريطانية معرفة دقيقة للأوامر العسكرية والاتصالات الألمانية . ولكنهم لم يعطوها للأمريكيين ، بل وحتى لم يستغلوا ذلك على نطاق واسع - مع تحمل بعض الخسائر - حتى لا يفتن الألمان إلى أن نظام شفرتهم قد اكتشف ، فيغيرون النظام بأكمله . لذلك فإن مسار الغواصة الألمانية كان مرصودا منذ بداية تحركها ، طبقا للرسائل اللاسلكية المتبادلة بين البلدين ، وبين الغواصات بعضها والبعض .

توقفت الغواصة اليابانية في ميناء سنغافورة لتحميل مواد خام أخرى ، ثم انطلقت في مسارها في المحيط الهندي ، حيث كانت الغواصات الألمانية العاملة في المحيط الهندي على علم بمرورها . وهذه الغواصة اليابانية من طراز C - 3 التي تعد أكبر الغواصات الهجومية التي أنتجت في الحرب

العالمية الثانية . وحمولتها على السطح 2560 طنا . وتحت الماء 3560 طنا ، وطولها حوالي 109 أمتار . ومزودة بثمانية أنابيب لإطلاق الطوربيدات عيار 21 بوصة . ومدفع سطح ثقيل عيار 5.5 بوصة . ومدفعين مضادين للطائرات في البرح عيار 25 ملمترا . ومداها 21 ألف ميل بحري ، بسرعة 16 عقدة . ويمكنها البقاء تحت الماء ، والسير بالبطاريات لمدة ثلاثة أيام بسرعة 3 عقد فقط على عمق 100 متر .

ولم ينتج من هذه الغواصة سوى 11 غواصة فقط ، نح منها اثنتان فقط . حتى تسليم اليابان رسميا في 2 سبتمبر 1945 .

علم وصلت الغواصة اليابانية ، ودارت حول رأس الرجاء الصالح في الجنوب الإفريقي متجهة نحو الشمال ، التقت بتغواصة الألمانية 181 - 1 أمام ساحل ناميبيا في الغرب الإفريقي - والذي كان مستعمرة ألمانية قبل الحرب العالمية الأولى بعدها اتجهت الغواصة اليابانية 52 - 1 للسير بعيدا جدا عن الساحل الإفريقي . ثم التقت بعد ذلك بالغواصة الألمانية يو - 199 وسط المحيط الأطلنطي على بعد حوالي 1750 كيلومترا غرب جزر الرأس الأخضر Cape Verde Islands



من أهم صيد فلاحها من مساء تكور جنوب اسبانيا وحسى غرقها في وسط المحيط الاطلسي

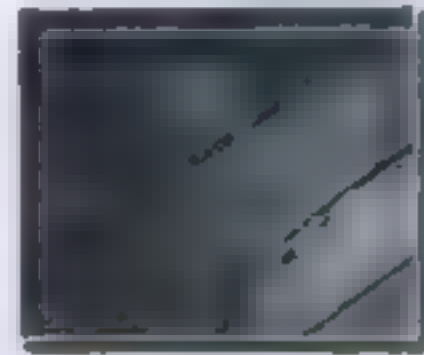
بعد ذلك بساعة ، وقبل أن ينتصف الليل يوم 23 يونيو 1944 ، انطلقت طائرة قاذفة من طراز أفنجر Avenger من فوق سطح حاملة الطائرات الأمريكية بوجو Bogue ، التي كانت ضمن قوة بحرية شرق جزر الأنثيل Antilles في البحر الكاريبي ، وضربت بالفتابل .

ويقول الطيار البحري المتقاعد جيسي تيلور Jesse Taylor - 79 سنة الان - : « لقد وجدناها طافية على السطح في نفس المكان المتوقع ، عندما ظهرت على الرادار . وأسقطنا قنابلنا ، وسجلنا إصابتها وغرقها ! »

نسى الجميع أمر الغواصة اليابانية الغارقة . إلى ان جذبت انتباه « تايد ويل » ، الذي سبق له ان عثر على عملات إسبانية ذهبية قديمة أمام ساحل ولاية فلوريدا الأمريكية عام 1995 . وكان تايدويل يبحث في سجلات الأرشيف القومي الأمريكي في العاصمة واشنطن ، حينما عثر على ترجمة للرسائل الألمانية المتبادلة بالشفرة ، والتي وصفت رحلة الغواصة بأن لها صفة تجارية . ثم تأكد بمزيد من البحث في السجلات الرسمية القديمة للحلفاء Allies أن الغواصة كانت تحمل حوالى طنين من سبائك الذهب ، تقدر قيمتها الان بحوالى 25 مليون دولار .



صورة (بالسونار) للغواصة اليابانية في أعماق المحيط الأطلسي .



حبال الربط فوق سطح الغواصة مارالت كما هي لم تمس مع (شمعات) ربط الغواصة

استطاع تايدويل جمع حوالى مليون دولار من مستثمرين للبحث عن الغواصة وتعاقد مع إحدى الشركات الأمريكية العاملة فى مسح المحيطات بالنظم الصوتية فى ريد موند Redmond بولاية واشنطن المعطية على المحيط الباسفيكى للاستهام فى الاستكشاف وقامت هذه الشركة الأمريكية « نظم المحيط الصوتية » Sound Ocean Systems من جانبها بتأجير سفينة احث روسية متخصصة للقيام بالمهمة .
وهى السفينة « يوزمور جيولوجيا » Yuzhmor Geologiya المتخصصة فى مسح ورسم قاع المحيطات بالأجهزة الصوتية السونار Sonar وكذلك تصويرها بكاميرات غاطسة متصلة بسلك يمكن التحكم فيها من أجهزة على السفينة .

لكن العمل الاساسى كان فى مكان آخر ، وفى إحدى الشركات المتخصصة لتحديد المكان المحتمل الذى غرقت فيه الغواصة ، حتى يمكن إجراء عمليات البحث هذه المهمة الصيرة قامت بها شركة كميوتر Meridian Science Inc فى ولاية ميريلاند Maryland الأمريكية ، والتي تعد مسار ملاحه الغواصة اليابانية بالكمبيوتر ، طبقا لأقرب تنذير للبحرية

الأمريكية للمكان الذى غرقت فيه ، ويبلغ حوالى 32 كيلومترا قام بول تايدويل مع فريقه المتخصص المكون من 62 شخصا فى أوائل مارس 1995 بعمليات مسح لقاع المحيط لحوالى 500 كيلومتر مربع ، ولكنه لم يعثر على شىء . فى ذلك الوقت قام فريق بريطانى بعمليات مسح مشابهة ، ثم حاولوا بعد ذلك الانضمام إلى فريق تايدويل فى جهود مشتركة ولكنه رفض .

جرت عملية تقييم شاملة جديدة بالكمبيوتر لمكان الحادث ، وبدأت عملية ثانية للبحث فى أوائل مايو . حيث كانت سفينة الابحاث الروسية تسير ببطء فوق المنطقة المحتملة . وهى تسحب أجهزة « السونار » التى يمكنها فحص ألف متر على كل جانب من جوانب السفينة .

بعد أسابيع مرهقة بالعمل الشاق والأعصاب المشدودة ، وقرب نفاد الوقود والتموين ، بل وتجاوز الميزانية المحددة ، انقط جهاز السونار صورة للخطوط الرئيسية لغواصة ، بما فيها الفتحات التى أحدثتها الانفجارات فى هيكلها . وعلى الفور تم استخدام أجهزة سونار أخرى ذات تردد أعلى ، ثم أمكن إزال كاميرا يمكن التحكم فيها عن بعد ، وتكد الطاقم تماما من حطام الغواصة اليابانية 52 - I .

عملية انتحارية لإغراق البارجة تيريتز ..

[بقلم : توماس جالابير]

استخدم المتحاربون من الجانبين - خلال الحرب العالمية الثانية 1939 - 1945 - غواصات الجيب الصغيرة Midget ، التي يمكن تشغيلها بفرد واحد أو فردين أو أربعة أفراد على الأكثر . وكانت مهمتها القيام بأعمال انتحارية لإغراق القُطع البحرية المهمة في أثناء رسوها في المرافئ ، حيث يصعب مواحتها في البحار المفتوحة .

استخدم اليابانيون غواصات الجيب الصغيرة من طراز كايتن Kaiten ، والتي يمكن للغواصات الكبيرة قُطرها لمسافات قريبة من الهدف ، وذلك في ضرب قطع الأسطول الأمريكي التي كانت تقف خارج ميناء بيرل هاربر Pearl Harbor في جزر هاواي في المحيط الباسفيكي في 7 ديسمبر 1941 . وقامت غواصة مشابهة بإغراق البارجة الإنجليزية راميليس Ramilles ، في ميناء ديبجو سواريز Diego Suarez شمال جزيرة مدغشقر في المحيط الهندي في 30 مايو 1942

واستطاع غواصون إيطاليون استخدام غواصات جيب تسع

عثر على الحطام في قاع المحيط على بعد كيلومتر واحد من المكان الذي حدده الكمبيوتر وتوقعه الفنيون . حيث كانت ترقد في القاع بشكل مستو تماما على بطنها . وكأنها في حوض جاف . وكان من توفيق الفريق أيضا أن الغواصة غرقت في منطقة مسطحة من القاع تالية لجرف صغير . ولو كانت استقرت في ذلك الخندق Escarpment أو في أي مكان آخر ، لأصبح من الصعب العثور عليها .

ولعل هذه الواقعة الحقيقية ، تكون حافزا للشباب المصري والعربي للدخول في مجالات جديدة ومثيرة ، حافلة بتعلم والاستكشافات والعمل والكسب ، بجانب الرياضة والتسلية . إذ يمكن استكشاف واستعادة الكنوز الغارقة - منذ آلاف السنين - حول سواحلنا العربية الممتدة ، بل وداخل مياهنا الإقليمية وأمام مراقبنا .

بتصرف مختصر عن المصادر :

1- Time Magazine - An Article Titled "Sinking U.S. Ship at Sea", by John Damm - July 31, 1995 - Rockefeller Centre - New York, N.Y., 10020, USA.

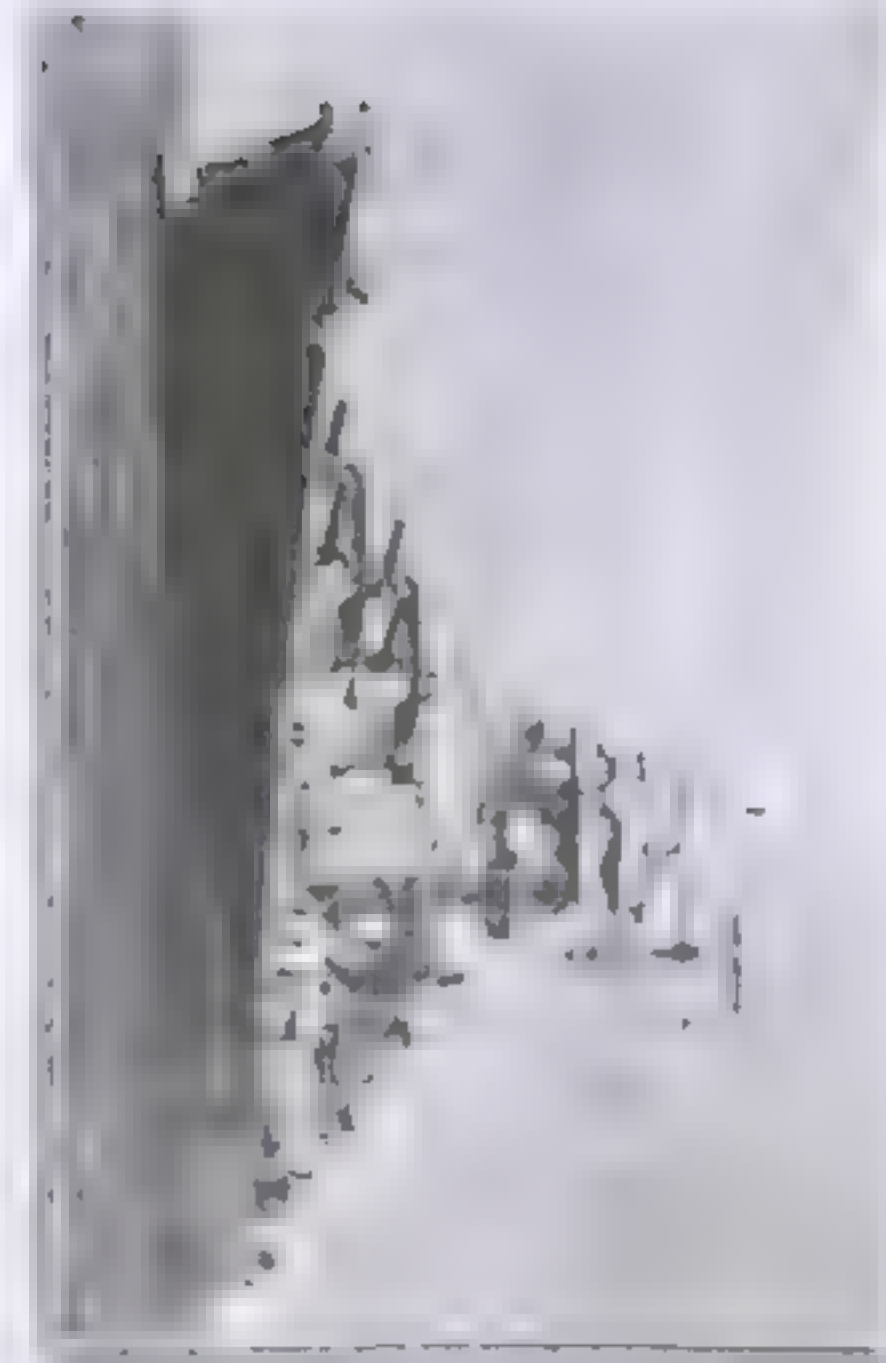
2- Newsweek Magazine - an Article Titled "The treasure of the U.S.S. 529", by Connie Lester - July 31, 1995 - 251 West 57th street, New York, N.Y., 10019, USA.

شخصين ، لإغراق البارجتين البريطانيتين كوين إليزابيث Queen Elizabeth وواليلت Valiant أثناء رسوهما في ميناء الإسكندرية . وغيرها من العمليات البحرية التي لا يتسع لها المجال .

وقد أنتج البريطانيون ثلاثة أنواع من هذه الغواصات الصغيرة ، أولها ويلمان Welman التي يستخدمها شخص واحد فقط . و شاربوت Charbot التي تتسع لشخصين . وهي بالتحديد طوربيد بشرى موجه تحت الماء ، يقفز منه الأفراد قبل الهدف بمسافة بسيطة آمنة ثم الطراز - إكس X-Craft ، الذي يتسع لأربعة أشخاص ، ويتم سحبها بالغواصات حتى قرب الهدف .

في البداية حاول البريطانيون في صيف 1941 إغراق البارجة الألمانية الثقيلة تيربتر في أثناء رسوها في ملجئها بأحد فيوردات النرويج قرب ميناء تروندهايم Trondheim مستخدمين في ذلك غواصتين من طراز شاربوت ، تحمل كل منهما شحنة متفجرة تزن طنين ، مع جهاز تفجير زمني

ودخلت الغواصتان البريطانيتان الميناء وهما ملتصقتان بقاع سفينة صيد نرويجية . وبرغم تفشيش السفينة النرويجية



البارجة الألمانية 'التيبله' (تيربتر) وبلا حط مدمرها الأربعة داخلها في المياه

بصفة ، فقد سمح لها بالنخول . وفي اليوم التالي قامت عاصفة شديدة في المنطقة ، وأصبح من غير الممكن التحكم في الغواصتين . أو تثبت الشحنتين تحت البارجة . فهجرتها الغواصون ، وعانوا إلى بريطانيا عن طريق السويد المحايدة .

ثم أعاد البريطانيون المحاولة باستخدام الغواصات الصغيرة من طراز « ٧ » في 22 سبتمبر 1943 . مستخدمين ست غواصات صغيرة . وأصبحت البارجة ولكنها لم تفرق . حيث جرى إصلاحها خلال عدة أشهر ، ثم عادت إلى الخدمة العاملة ، لترويع قوافل الامدادات والتعويض المتجهة إلى ميناء مورمانسك Murmansk السوفييتي .

تعد البارجة الضخمة تيربتر Tirpitz شقيقة البارجة الصالحة بسمارك وبنفس تسليحها ودروعها ، وإن كانت حمولتها أكثر قليلاً « 43 ألف طن » . وفي يناير 1942 أصبحت جاهزة للعمل بعد شهور طويلة من التدريب في شمال النرويج ، عند جزر سبتز بيرجن Spitzbergen التي تبعد عن شمال النرويج بحوالي 400 ميل . وقد عهد إلى هذه البارجة السيطرة البحرية الكاملة على بحر النرويج وبحر بيرنتس داخل الدائرة القطبية الشمالية .

ومعها طراد القتال الثقيل شارنهورست Scharnhorst حمولة 26 ألف طن . وطراد القتال الثقيل لوتزوف Lutzow حمولة 27 ألف طن مع مجموعة المدمرات للحراسة .

خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 1942 ، اتخذ هذا الأسطول الألماني من أحد الفيوردات القريبة من ميناء تروندهايم Trondheim الذي يقع تحت الدائرة القطبية في النرويج مقراً له . وحاولت القيادة البريطانية ضرب البارجة تيربتر بالقاذفات المنقضة ، وقامت الطائرات بحوالي خمس غارات مكثفة ، وكانت النتيجة فقد 14 طائرة دون تحقيق أي إصابة . إذ كانت الجبال العالية المحيطة تمنع الطائرات من الهبوط والاقضاض على البارجة في مخبئها . كما وضع الألمان ستائر من الصلب المزدوج حول مداخل الفيورد Fjord ، يمكنها وقف أقوى الطوربيدات حتى لو كان مندفعا بسرعة 50 عقدة .

ثم عمد الألمان لتغيير مكان رسو الأسطول ، ليكون في أقصى الشمال النرويجي ، داخل الدائرة القطبية ، وبعيدا عن متناول القاذفات والأعمال الانتحارية . والأهم من ذلك بعيدا عن الأماكن والسواحل المكتظة . حيث يسهل عمل رجال المقاومة النرويجية . وكان المكان الجديد قريبا من مدينة

هامرفيست Hammerfest . التى تعد مركزاً للصيد فى أقصى الشمال . وتم بناء مقر للبارجة والطرادين والممرات التابعة لهم فى منطقة تعرف باسم سورى سوند Soroy Sund ، تكثر فيها الجزر والفيوردات .

أما المدخل الرئيسى الشمالى من ناحية مدينة الصيد - الذى تستخدمه السفن عند عودتها من مهامها - فقد سد بثلاثة ستائر من الصلب لمنع الغواصات من الدخول ، وأمامه حقل ألغام بحرية كبير ، يمتد عشرات الكيلومترات .

وهناك مدخل آخر من ناحية الغرب لا يتسع لمرور ومنورة هذه السفن الكبيرة طوله حوالى 15 ميلاً ، تقرر سد طرفه بحقل ألغام عميق ومستعرض أكبر من الحقل الآخر . بالإضافة إلى أجهزة الاستشعار وطائرات الاستكشاف ، والدوريات البحرية المسلحة التى تجوب المنطقة بأسرها وتمنع المدنيين من الاقتراب منها .

أما فى مهجع السفن نفسها فقد زودت بستارة مزدوجة أخرى من الصلب مضادة للغواصات ، مع الحراسة القوية حول الجبال والسفن ذاتها ، والمدافع الساحلية التى تملأ المنطقة .

قررت وزارة الحرب البريطانية عمل المستحيل لضرب هذا الأسطول فى مهجعه بالقيام بعمل انتحارى . وأخذ المهندسون يقومون بتصميم غواصات صغيرة يمكنها أداء العمل من طراز « X » بحيث يمكن إنقاذ طاقمها إن أمكن ذلك . ولكن الغواصات التى تم إنتاجها كانت تضم أربعة أفراد ، ومداها 1200 ميل بحرى فقط . وليس بها مكان للشحنة المتفجرة ، فوضعت على سطح الغواصة . إذ إن كل غواصة من طراز « X » تحمل عبوتين متفجرتين ، وزن كل منهما طنان . يتم تفجيرها بمفجر زمنى ، بعد لصقها بمقاطيسياً بقاع البارجة أو الطراد ، ثم الانسحاب بسرعة قبل حدوث الانفجارات .

تم إنتاج ست غواصات صغيرة Vidget من طراز « X » وأخذ الفدائيون من الضباط يتدربون على عملياتهم فى ميناء باناتين Bannatyne فى أسكتلندا ، وفى بحيرة سترين Loch Striven التى تشبه فيوردات النرويج بالجبال المحيطة بها . وبالطبع تم إجلاء العدد القليل ممن كانوا فى المنطقة . بما فيها فندق صغير استخدمه رجال الكوماتدور البحريين . واستمر التدريب طوال أشهر الصيف .

تم إرسال الغواصات الست مع طاقمها إلى بحيرة كارنباون Cairnawn في أقصى الشمال الشرقي في أسكتلندا ، حيث تقرر أن تبدأ العملية من هذه المنطقة مع التدريب على الغطس العميق وحتى 300 قدم ، والمناورة في أقل حيز ممكن برغم أن الغواصة الصغيرة لا يزيد طولها على 51 قدماً (المتر = 3.28 قدماً) .

وقد قررت الأدميرالية البريطانية قيام غواصات كبيرة بسحب الغواصات الصغيرة قرب الهدف وعلى الغواصات الصغيرة أن تقوم بمهامها وحدها ، ثم العودة عبر الممر البحري وحقل الأنغام الغربي إلى نقطة التجمع في وقت محدد . حيث تقوم بسحبها مرة أخرى إلى شمال أسكتلندا . وفي حالة وجود غواصات ألمانية ، فسوف يتم تسجيل عملية السحب . طبقاً لإشارات ضوئية خاصة لا يمكن أن تكون مرئية إلا بمرشحات خاصة .

أظهرت الاستطلاعات الجوية أن البارجة والأسطول المرافق لها من طائرات ومدمرات في مقرها في التافيورد Alta Fjord ، فتقرر بدء العملية في 11 سبتمبر 1943 في رحلة طولها 2000 ميل ذهاباً وإياباً وسحبت كل غواصة

قطيع في البحر ضد البريطانيين المصممة من طرف أوكي التي سبقت لأربعة سمات في قطع



كبيرة ، غواصة جيب بحبل نايلون طوله 300 قدم . وبسرعة لا تزيد على 10 عقد على السطح .

بعد خمسة أيام هبت رياح شديدة ، وارتفع الموج ، تسبب في إعطاب الغواصة 8 - X ، فانسحبت مقطورة بالغواصة الكبيرة إلى أسكتلندا . وفقدت الغواصة 9 - X ولم يظهر لها أثر بعد ذلك أبداً . وتعطلت آلات الغواصة 10 - X . وعلى ذلك لم يبق إلا الغواصات الثلاث 5 - X ، 6 - X ، 7 - X للقيام بالمهمة .

وصلت الغواصات إلى حافة حقل الألغام ، وتم فصل الغواصات الصغيرة في منتصف الليل في ليلة مفعرة يوم 20 سبتمبر . وتمكنت غواصات الجيب الثلاث من اختراق حقل الألغام وهي طافية على السطح للابتعاد عن الألغام الطافية . ثم وصلت إلى الممر الضيق إلى الداخل . وكانت الغواصات تلتصق بالشاطئ لتجنب أشعة الشمس ، وحتى لا تكتشفها الطائرات من الجو ، ولكن ببطء شديد لاستكشاف المنطقة التي تعج بالحراسات وأجهزة الكشف على الشواطئ .

وقرروا قضاء الليل في جزيرة براتنهولم Brattholm ، حيث إنهم في عمق المياه المعادية ، وقد تزايد اضطرابهم إلى أقصى حد ، خاصة وأنهم أصبحوا الآن على بعد أربعة

أميال فقط من مهجع البارجة تيربتر . وكان في إمكانهم مشاهدتها من موقعهم ، وعلى بعد ميل منها تقف السفينة شارنهورست . ولكنهم لم يروا الطراد الثقيل لوتزوق .

بعد منتصف الليل بساعة بدأت الغواصات في التحرك نحو مدخل الفيورد ، وأصبحت قريبة من الشبكة المضادة للغواصات . وقفوا هناك يتابعون ما يجري على السطح بالبيرييسكوب . ولاحظوا إحدى السفن وهي تقترب من الشبكة ، ومعنى ذلك أنها مفتوحة ، فقرروا الانطلاق فوراً بجانبها وهم على السطح بقوة المحرك الديزل واستطاعوا بالفعل عبور الستارة دون أن يلاحظهم أحد .

في الفيورد الألماني ، كانت هناك سفن حربية من كل نوع ، وكنت التيربتر إلى الداخل على بعد ثلاثة أميال أخرى تحت حراسة خاصة حيث توجد ستارة أخرى مضادة للغواصة حول البارجة . والواقع أنها كانت ثلاث شبكات متتابعة لتغطي عمق الفيورد الذي يصل إلى 120 قدماً واستطاعت الغواصة 7 - X المغامرة واجتياز الشبكة وهي عائمة فوق السطح ثم غاصت تحت الماء بسرعة . وقام طاقمها بنصق الشحنتين السافيتين بقاع مقدمة البارجة تيربتر . ثم للعودة مرة أخرى من فوق الشبكة واستقرت في عمق الفيورد على بعد قليل من البارجة ..

أما الغواصة ٦ - ١ فقد استطاعت دخول المنطقة الخاصة المحيطة بالبارجة . حينما فتحت البوابة لدخول احد المنشآت الحربية فدخلت تحته بسرعة . ثم قام طاقمها بتثبيت شحناتها تحت البارجة تيريتز ايضا ولم تستطع الغواصة الثالثة ٥ - ١ الاقتراب من مكان البارجة حيث كانت في مكان في الفوردد تكرر فيه الدوريات . ويموح بحركة المدمرات . فقبعت في العمق على مسافة 500 متر من البارجة

تمكن احد الحراس على سطح البارجة من رؤية الغواصة ٦ - ١ فأطلق جهاز الانذار واخذ الملازم هربرت لاين Herbert Leine مجموعة من البحارة المسلحة في زورق سريع للبحث عن الغواصة الصغيرة التي ظهرت على السطح . فاعتقل أفرادها . وأخذهم على ظهر البارجة للاستجواب

لم يدلوا بشيء طوال 45 دقيقة فاصلة عن موعد الانفجار بينما صدرت الاوامر بتحريك البارجة في الحال إذ إن الكابتن هانز ماير Hans Meyer قبطان البارجة ، بدأ يعتقد ان هناك غواصة اخرى في المنطقة ويريد ان يخرج في الحال من هذه المصيدة .

في الساعة الثامنة واثني عشرة دقيقة دوت ثلاثة انفجارات رهيبه . ثم دوى انفجار رابع تحت الماء خلال ثانية واحدة .



احتلت الغواصة الصغيرة تحت لشي المائي للوصول إلى البارجة (تيريتز)

حتى إن مقدمة البارجة الضخمة التي تزن 43 ألف طن ارتفعت فوق الماء عدة أقدام ، ثم ضربت الماء بعنف . ولكن البارجة لدهشة رجال الكوماندوز على ظهرها لم تفرق .

خلال دقائق حضر الأميرال أوسكار كوميتز Oskar Kummetz قائد القاعدة البحرية ، الذي كان يعتقد أن القاعدة آمنة تماما ولا يمكن اختراقها . ثم توقف قليلا عندما شاهد الأسرى الأربعة على السطح ، ونظر اليهم طويلا ، ثم تحدث حديثا قصيرا مع احد الضباط ، وغادر البارجة

بعد يومين حضر الأميرال كارل دونيتز Karl Donitz قائد البحرية الألمانية الحديد ، بعد الأميرال إريك ريبر ، واتى نظرة فاحصة على البارجة وقال كنيسة : « إن هناك شيئا مؤكدا ، فلو وضعت التيريتز في البحر وهي في هذه الحالة ، فستكون في طريقها إلى الموت » . كانت هناك فتحة كبيرة في قاع البارجة ، ودمرت سبعة من موندات الديل من تمانية ماكينات وحدث دمار كبير في أجهزتها وطوابقها السفلى . وكان من المستحيل تحريكها إلى ألمانيا لإجراء عمليات الإصلاح

وبموافقة هتلر ، قرر دونيتز إصلاح البارجة حيث هي ، حيث أرسل حوالي ألف مهندس وفني وبمعداتهم . وهكذا خرجت البارجة تيريتز من الخدمة العاملة عدة أشهر حرجة

في الحرب . واستثمر البريطانيون الفرصة فأرسلوا قاذفات القنابل بصفة منتظمة لضرب مقر البارجة في أثناء إصلاحها .

أما طاقم 6 - X الأربعة المعتقلون ، واثنان اعتقلا من الغواصة 5 - X فقد احتجزوا . في معسكرات الاعتقال بألمانيا . ولم يفرج عنهم إلا بعد انتهاء الحرب . وقتل اثنان من طاقم 5 - X بالرصاص في أثناء العملية الانتحارية ، أما طاقم 7 - X فلم يعثر لهم على أثر لا داخل الغواصة ولا خارجها

وقد استقبل الملك جورج الخامس الناجين ، ووصفت الأميرالية البريطانية عملهم « بأنه سيسطر في التاريخ كواحد من أكبر الأعمال الشجاعة في كل وقت » .

بتصرف مختصر عن كتاب :

The Intrepid Marauders of the Royal Air Force published by penguin University Books Ltd., 1974.
Hammonds worth, Middlesex. England.

على السطح . كما يمكنها الغوص تحت الماء لمدة 26 ساعة ، والسير بسرعة أربع عقد بالبطاريات . وحمولتها 1615 طناً على السطح أو 1800 تحت الماء . وطولها 87.5 متر ، وطاقمها مكون من 57 شخصاً ، وسرعتها القصوى 19.3 عقدة على السطح ، وتحت الماء 7 عقد .. ومسلحة بمدفع سطح عيار 37 ميليمتراً مضاد للطائرات ، وأربعة مدافع رشاشة رباعية لمواسير مركبة في البرج عيار 20 ملميمتراً ، بالإضافة إلى أنابيب إطلاق الطوربيدات الأمامية والخلفية .

بعد شروق الشمس صباح يوم السبت 28 نوفمبر 1942 ، كانت الغواصة يو - 177 تتهاذى ببسطء جنوب جزيرة مدغشقر ، قبالة الساحل الشرقي الإفريقي ، حين شاهد قبطانها جايسى صارى سفينة فى الأفق . فبادر بالغطس والاتجاه غرباً لاعتراض مسار السفينة . ثم قبعت الغواصة تحت الماء فى الانتظار .

كانت وزارة الحرب البريطانية قد جندت سفينة الشحن البريطانية نوكاسكوتشيا Nova scotia للعمل فى شرق إفريقيا طوال الحرب . وهى سفينة قديمة صنعت عام 1926 ، وكانت تعمل من قبل على خط ليڤربول Liverpool فى بريطانيا . و هاليفاكس Halifax فى كندا . وحمولتها 6796 طناً .

سلسلة من غارات البندق البحر

[بقلم : جونز واتكليف]

عندما وافق أدولف هتلر على طلب اليابان أن تمد الغواصات الألمانية نطاق عملياتها إلى المحيط الهندي - حتى تتفرغ الغواصات اليابانية للعمل ضد القوات الأمريكية فى المحيط الباسفيكى الواسع - أصدر الأدميرال كارل دونيتز Karl Donitz قائد الغواصات الألمانية ، أمراً للكابتن روبرت جايسى Robert Gysae - 31 سنة - قائد الغواصة يو - 177 ، بالتوجه فوراً ليدور حول رأس الرجاء الصالح فى الجنوب الإفريقى ، والعمل على ضرب سفن الحلفاء فى المنطقة .

وعلى ذلك أبحرت الغواصة 177 - 1 من ميناء كيل Kiel شمال ألمانيا فى 17 سبتمبر 1942 متجهة نحو جنوب الأطلنطى . وهكذا صدرت الأوامر لحوالى 13 غواصة للتوجه إلى المحيط الهندي ، حيث بدأت نشاطها الفعلى فى شهر أكتوبر 1942 ، وتم دعمها بعد ذلك .

والغواصة 177 - U من طراز 2 - IXD بعيدة المدى ، حيث يبلغ مداها 23,700 ميل بحرى ، بسرعة 12 عقدة

أسند إلى السفينة نقل الوحدات العسكرية من جنوب إفريقيا إلى السويس في مصر ، وكذلك نقل الإمدادات والتموين والذخيرة للجيش الثامن البريطاني في شمال إفريقيا . وعند عودتها إلى جنوب إفريقيا كانت تحمل الأسرى الإيطاليين للعمل هناك مع إعادة الوحدات العسكرية المستبدلة أو من الجنود الذين منحوا إجازات . وقامت بالفعل بعشرات الرحلات على هذا الخط دون حماية جوية أو بحرية أو السير في قوافل . فلم يكن هناك نشاط للغواصات المعادية في ذلك المكان . ومع ذلك فقد كانت مسلحة بمدفع ثقيل عيار أربع بوصات في قسمها الخلفي ، ومدفعين مضادين للطائرات في قسمها الأمامي .

في طريقها نحو الجنوب ، توقفت نوكاسكوتشيا في ميناء مصنوع Massawa في إريتريا في 14 نوفمبر ، حيث إن هذا الميناء تستخدمه البحرية البريطانية كقاعدة للإصلاح بعد جلاء الإيطاليين عنه . وهناك صعد على ظهر السفينة حوالي 780 أسيراً إيطالياً ، وبعض العسكريين والمدنيين البريطانيين . ثم واصلت طريقها نحو الجنوب إلى ميناء دوربان Durban في جنوب إفريقيا .

سفن الشحن ونقل الجنود البريطانية (نوكاسكوتشيا)



عبرت السفينة قناة موزمبيق - بين جزيرة مدغشقر والساحل الإفريقي الشرقي - ثم انطلقت في المحيط المفتوح في بحر هادئ . ولا يفصلها عن محطتها النهائية سوى 250 كيلومترا . ولكن عندما أصبحت السفينة على بعد 300 متر فقط من الغواصة الغاطسة ، أمر جايسي بإطلاق ثلاثة طوربيدات على وسط السفينة .

هزت الانفجارات الثلاثة السفينة بعنف ، وانطلقت النيران بسرعة بعد أن أصيبت خزانات الوقود على سطحها ودخلها . وأمسك منات من الإيطاليين السياج الحديدي للسفينة على السطح ، خائفين من القفز إلى المياه . وانقطع الرعب والهلع في كل مكان بالسفينة ، والكل يجري في أي اتجاه ، بينما يقفز رجل مشتعل إلى الماء وهو يصرخ .

أما الذين كانوا في الطبقات السفلى من السفينة ، فحالت للنيران المشتعلة في الوقود المنسكب داخل الممرات والطرقات ، دون خروجهم من غرفهم . وأخذ البحارة يعملون بجنون لإنزال قوارب النجاة السليمة ، بعد أن تطاير معظمها من قوة الانفجار ، ولكن بعضها امتلأ بالماء فور إنزاله للماء .

مرت خمس دقائق من الفرع والصراخ والهرج على

سطح نوكاسكوتشيا ، ثم ارتفعت مؤخرتها إلى أعلى . وأخذت نفوس بمقدمتها نحو الأعماق . وسحبت السفينة في أثناء غرقها كل من كان على سطحها أو قريبا منها في دوامة هائلة . وساد السكون فجأة ، فلم يستغرق الأمر كله سوى ست دقائق فقط ، ولم يبق على السطح سوى الحطام المتخلف عن الانفجارات ، وكتل من الأخشاب ، والأطواف الممزقة والسلام الخشبية والحبال والملابس المختلفة . وتعلق قبطان السفينة الكابتن هندر Hender بقارب نجاة مملوء بالمياه ، وكذلك فعل آخرون .

صعدت الغواصة يو - 177 إلى السطح ، وأطل الكابتن جايسي من البرج ليطل على مشهد مرعب ، وكان هدفه معرفة هوية السفينة التي أغرقها . في البداية تحدث بالإنجليزية عبر ميكروفون ، ولكن الإجابة كانت باللغة الإيطالية ممن يصارعون الأمواج . وأصيب بالوجوم حينما تأكد أنه أغرق سفينة تزدهم بجنود أسرى لدولة حليفة لألمانيا ضمن دول المحور Axis منذ يونية 1940 .

وقرر أخذ شخصين على غواصته ، وهو أقصى ما يمكن أن يحمله داخلها . وقذف بحبل تعلق به إيطاليان ، قضيا عدة أشهر في الغواصة حتى عادت إلى فرنسا .

قبل أن يغطس مرة أخرى صاح القبطان موجهًا كلامه للإيطاليين : « إننى آسف للغاية .. سوف أرسل رسالة لاسلكية إلى برلين ، وسوف تصل إليكم المساعدات ، وكونوا شجعاناً ! » . كان عملاً انتحاريًا أن يرسل جايسى رسالة لاسلكية فى الحال . فساحل جنوب إفريقيا لا يبعد أكثر من 80 كيلومتراً . ويمكن للطائرات القاذفة التقاط رسالته ، وتحديد مكانه وضربه خلال دقائق . لذلك أبحر شرقاً داخل المحيط الهندى لمدة ساعة ، ثم أرسل رسالة بالراديو إلى الأدميرالية الألمانية فى برلين . طالباً إرسال المساعدات للمنكوبين الإيطاليين ، خارقاً بذلك التعليمات المشددة فى حالة الحرب .

بعد غرق نوكاسكوتشيا ، اختفى من على سطح الماء المئات خلال دقائق معدودة ، وأخذ آخرون يكافحون الماء ، ويحاولون التعلق بأى شيء طاف على السطح . بعد حوالى الساعة زال الفرع الذى صاحب الحادث ، وأصبح الموت منذ هذه اللحظة يختار ضحاياه بطريقة أكثر انتقائية ، وغالبًا ما تكون مرعبة . وصار الأمل الوحيد للذين تعلقوا بالحياة ، يكمن فى الركاب الخشبي الطافي أو أى شيء يمكنهم أن يتعلقوا به .

عندما حل الظلام ، ظهر رعب آخر لم يكن أحد يفكر فيه واختفى شخص كان طافيًا وحده وهو يلوح بذراعيه ويطلق صرخات مروعة . لقد ظهرت أسماك القرش Shark ، التى وجدت فى الناجين وجبة دسمة . وأخذ الناجون فوق الأطواف والألواح الخشبية يكافحون من أجل الاحتفاظ باماكنهم ، ضد الآخرين الذين يحاولون التعلق بأى شيء ، ومن ثم يدفعونهم بعيدًا .

وظهر المعدن الحقيقى لكل إنسان فى محنة الصراع من أجل الحياة . غير أن البعض قدم عن طيب خاطر كل مساعدة ممكنة فى هذه المحنة من أجل الإبقاء على الحياة .

بدأ تيار المحيط يبعد الأطواف والكتل الخشبية وقوارب النجاة بعضها عن بعض . وقد وجد جيمس لاتام James Latham أحد ضباط السفينة نفسه فى مياه المحيط لحظة الانفجار . فسبح إلى سلم خشبي طاف ثم تمدد فوقه ، حيث جرفه التيار بعيداً نحو الجنوب . واستيقظ ليلاً فشهد النجوم من فوقه ، وزعفة فضية لقرش بجانبه ، ولكنه تركه بعد أن رافقه فترة طويلة دون أن يهاجمه ، وظهرت أضواء بعض السفن فى أثناء الليل ، ولكنها كانت تمر بعيداً

عندما وصلت رسالة الغواصة 177 - U إلى برلين ، صدرت رسالة عاجلة إلى السفارة الألمانية في العاصمة الأسبانية مدريد ، مع تعليمات بترحيلها فوراً إلى السفارة الألمانية في العاصمة البرتغالية لشبونة . وهناك طلبت السفارة من الحكومة البرتغالية - بصفتها بلداً محايداً - العمل على إنقاذ الناجين ، بإرسال نجدة من موزمبيق - أقرب مستعمرة برتغالية في شرق إفريقيا - وتواجه المنطقة التي غرقت فيها نوقاسكوتشيا

كانت الفرقاطة البرتغالية ألبوكيريك Albuquerque قد وصلت إلى ميناء لورينسو ماركيز Lourenco Marques في المستعمرة في اليوم السابق للحادث . وكان من المقرر أن تغادر الميناء في اليوم التالي . وتلقى قبطان الفرقاطة الكابتن جوزيه دي بريتو José de Brito رسالة لاسلكية من حكومته في الساعة التاسعة مساءً يوم السبت 28 نوفمبر 1942 - أي بعد 12 ساعة من غرق السفينة : « .. تحرك فوراً بأقصى سرعة لالتقاط الناجين من سفينة غرقت في التاسعة من صباح اليوم ، عند خط عرض 28 درجة و 30 ثانية جنوب ، وخط طول 33 درجة شرق . وعلى بعد 180 ميلاً بحرياً جنوب لورينسو ماركيز » .

في المساء ظهرت أسماك القرش المفترسة ، وتتهم الناجين



تحركت الفرقاطة بعد منتصف الليل بساعتين ، أى فى الثانية من صباح الأحد . وقدر الكابتن دى بريتو أن التيار لابد وقد جرف أطواف الناجين ناحية الجنوب . وأخذت الفرقاطة تجوب المنطقة ، وتلتقط الناجين فى مناطق متباعدة ومتفرقة . وأمكن للفرقاطة البوكيريك أن تنقذ 122 شخصاً حتى حلول مساء يوم الأحد .

ولكن البحث استمر تحت أضواء الكشافات . مع استخدام قوارب النجاة الخاصة بالفرقاطة ولنش سريع مزود بمحرك . وهكذا ظلت المهمة المحطمة للقلوب طوال الاثنين وخلال الليل أيضاً ، وحتى العاشرة من صباح الثلاثاء ، حينما بدأت عاصفة شديدة فى اجتياح المنطقة .

قرر الكابتن دى بريتو ، وقف عمليات البحث والعودة إلى ميناء لورينسو فى موزمبيق ، بعد أن أنقذ 183 شخصاً . وأدخل بعضهم إلى المستشفى ، ولكن أغلبهم استردوا قواهم بعد فترة من الراحة .

ومن طاقم البحارة الإنجليزى البالغ 114 شخصاً لم يبق على قيد الحياة سوى 14 بحاراً فقط . وسمح لهم بمغادرة موزمبيق ، حيث توجهوا بالقطار إلى ميناء دوربان فى

جنوب إفريقيا . كما عبر الجنود التابعون لجنوب إفريقيا الحدود بين البلدين عند ترانسفال Transvaal .

أما الإيطاليون الأسرى فقد وجدوا أنفسهم فى منطقة محاطة بدول معادية لهم . وسمحت لهم الحكومة الإيطالية بالبقاء فى موزمبيق كإجازة مفتوحة من الخدمة .

واستقروا فى المدينة ، وحصلوا على أعمال كى يتمكنوا من الإنفاق على أنفسهم . وبالنسبة لمعظمهم ، فلم يتمكنوا من العودة إلى إيطاليا إلا عام 1946 ، بعد أن اعتقد أهلهم أنهم فى عداد المفقودين . ولكن القليل منهم فضل البقاء والاستقرار فى موزمبيق .

وقد أُنحِل الكابتن دى بريتو - قائد الفرقاطة - إلى التقاعد بعد خدمة طويلة برتبة قايس - أدميرال Vice - Admiral ويعيش الآن فى لشبونة .

أما قائد الغواصة يو - 177 ، الكابتن جايسى ، فيعمل حالياً بالقسم البحرى بوزارة الدفاع الألمانية .

أما مصير الفرقاطة البرتغالية البوكيريك ، فقد أغرقها طاقمها فى ميناء مارماجو Marmagao ، بمستعمرة جوا GOA

لبرتغالية على الساحل الغربي للهند في ديسمبر 1961 . حينما اجتاحت القوات الهندية المستعمرة ، وأعلنت ضمها للهند ، وذلك خشية أن تقع الفرقاطة في أيدي القوات الهندية .

وقد منعت الرقابة العسكرية البريطانية نشر أى شيء عن الحادث طوال فترة الحرب ثم استمر الحظر طوال سنوات ما بعد الحرب من قبل المخابرات البريطانية ، إلى أن أفرج مؤخرًا عن بعض جوانب الحادث ، مع إخفاء جوانب أخرى مازالت مجهولة حتى الآن !

بتصرف مختصر عن المصادر :

London, W14-2jx, U.K.

London, M1-7LW, U.K.

المصدر : كتاب "البحر الأبيض المتوسط" - د. محمد عبد الله

[بقلم : جون هيرسي]

كان الشتاء يزحف بسرعة على شمال المحيط الأطلنطي خلال شهر أكتوبر 1943 ، عندما بدأت الرياح القطبية الباردة تهب بشدة ، وقد انخفضت درجة الحرارة ، وأخذت بلورات الجليد تتساقط ببطء . وكانت المدمرة الأمريكية بيرى Perry تقوم بأعمال الدورية في المنطقة المخصصة لها جنوب جزيرة جرينلاند Greenland ، وسط أمواج مضطربة عالية ، بسرعة 17 عقدة knot - والعقدة هي الميل للبحرى وتساوى 1.852 كيلومتر في الساعة .

قبل انتصاف ليلة 21 من ذلك الشهر ، أعلن الملازم روبرت لورد Robert Lord ضابط الإشارة ، أن جهاز الرادار بالمدمرة التقط سفينة مجهولة .

كان قبطان السفينة الملازم بحرى - رتبة تعادل نقيب - تشارلز هتشنز Charles Hichens - وهو شاب في الثلاثين من عمره - جالسًا في الظلام الحالك في منصة برج القيادة حينما بلغه النبأ . فلوح بقبضته اليمنى في الهواء وهو

يضغط على أسنانه كما هي عادته ، وأمر على الفور بالاتجاه نحو الهدف بأقصى سرعة ، وهي 32 عقدة .

انحرفت المدمرة Destroyer إلى اليمين بضع درجات ، ثم اندفعت إلى الأمام بعنف ، وهي تشق الأمواج بمقدمتها الحادة الرفيعة . وما كالت تصل إلى هذه السرعة ، حتى أصبح من العسير على الضباط والبحارة التمسك بأماكنهم . وقد غطت المياه سطح المدمرة بالكامل ، وبلغ للموج للعلم للكوئلت Apertures الزجاجية لمنصة القيادة على ارتفاع 12 متراً من سطح المدمرة . ولكن بعد ما يقرب من الساعة فقدت المدمرة الاتصال بالغواصة .

كانت الحرب العالمية الثانية صراعاً علمياً وتكنولوجياً في المقام الأول ، ومجالاً واسعاً لتنفيذ الأفكار الجديدة . مما أدى إلى شحذ الهمم واستلهاهم الآفاق الواسعة . ففي بداية الحرب في سبتمبر 1939 ، استخدم البريطانيون والألمان أجهزة الرادار الأولية Radar ، لاكتشاف الأهداف الجوية والبحرية ، والتي جرى تحسينها بعد ذلك . وفي 11 ديسمبر 1941 أعلنت الولايات المتحدة الحرب على ألمانيا - أي بعد أربعة أيام من قيام اليابان بإغراق الأسطول الأمريكي في المحيط الباسفيكي .

وفي أبريل 1942 تمكن العلماء البريطانيون من تطوير رادار يعمل بالموجة القصيرة Short Wave ، بدلاً من الموجة الطويلة . مما زاد من قدرة اكتشاف الأهداف على مسافات بعيدة جداً وبدقة عالية . وركب الجهاز الجديد في جميع السفن الحربية البريطانية والأمريكية ، وكذلك في بعض الطائرات والمحطات الثابتة على الشواطئ . كبديل لنظام Asdis القديم من أيام الحرب العالمية الأولى ، لتحديد الغواصات الغاطسة ومعرفة أماكنها واتجاهها .

ولكن العلماء الألمان سرعان ما اخترعوا جهاز FOMb لمواجهة تهديد الرادارات البريطانية ، حيث يتيح هذا الجهاز للغواصة التأكد من اكتشافها بأجهزة الرادار من عدمه ، ثم الغطس في الوقت المناسب . أي أنه جهاز للاستشعار الكهرومغناطيسي بالموجة القصيرة أيضاً ، حيث ركب في جميع الغواصات الألمانية اعتباراً من أغسطس 1942

وعلى الفور طور البريطانيون راداراً له ترددات خارج نطاق ترددات الجهاز الألماني . ثم بدعوا في استخدام الترددات للصوتية المنخفضة «السونار Sonar» - أي الاستشعار الصوتي تحت الماء للبحث عن الغواصات - والتي كان الألمان قد

تفوقوا فيها . لذلك كان بحارة الغواصة الألمانية تحت الهجوم يحاولون ألا يصدروا أى صوت ، ويجولون داخلها بجوارب سميكة فقط . على اعتبار أن الحلفاء لديهم أجهزة حساسة معادلة للجهاز الألماني UHC المركب فى السفن الحربية الألمانية .

أمر القبطان هتشنز بتخفيض سرعة المدمرة ببرى إلى 15 عقدة فى نفس الاتجاه ، مع تشغيل جهاز الاستماع الصوتى تحت الماء ، أى السونار السلبي Negative Sonar . وهى سماعات فى قاع المدمرة وأجنابها للاستماع فقط إلى محركات الغواصة تحت الماء ، دون أن تترك أنها اكتشفت .

بعد قليل التقط الجهاز أصواتا شاردة ، أخذت تزداد كلما اقتربت المدمرة من الغواصة ، إلى أن أصبحت الأصوات أوضح ما يمكن . مما يعنى أن المدمرة قد أصبحت فوق الهدف مباشرة .

أمر القبطان هتشنز بإلقاء مشعل متوهج عائم لتحديد المنطقة فى الظلام ، ثم أشار إلى الملازم كنيث رينولدز Kenneth Reynolds قائد المدفعية ، بإطلاق قنابل الأعماق المركبة على أجهزة إطلاق على جانبي النصف الخلفى للمدمرة . انفجرت

القنابل البرميلية على أعماق مختلفة ، طبقا لضبط أجهزة تفجيرها ، مما أرغم الغواصة على الصعود إلى السطح .

صاح بحار المطافئ ديفيد ساوثيك David Southeyk « إنها على الجانب الأيمن ، إلى الخلف ! » وبدت الغواصة الألمانية طويلة وضخمة ، بلون أزرق فاتح ، ويقع بيضاء كبيرة للتمويه ، وكانت على مسافة 400 متر فقط .

سلطت الأضواء الكاشفة على الغواصة ، وأخذت المدافع الخلفية والرشاشات تصب نيرانها على الغواصة . لم يكن هناك فرصة لبحارة الغواصة لمبادلة المدمرة الضرب بالمدافع الثقيلة على السطح ، حيث كان الرصاص المنهمر يصيب كل من يحاول الخروج من برج الغواصة الصلب . ولكن الألمان ردوا عليهم باستخدام الرشاش الرباعى عيار 20 ملليمترًا والمركب فى البرج .

وأخذت الغواصة تبتعد عن المدمرة ، وهى تحاول أن تسد ثغيب للطوربيد الخلفية نحو المدمرة . وأترك القبطان هتشنز ماذا يعنى ذلك ، فأمر البحار أيكينهد Aikenhead - الممسك بالدفة - أن يديرها إلى أقصى اليمين بسرعة . فاتحرفت المدمرة بعنف ، فى نفس الوقت الذى مر فيه

طوربيد على جانبها الأيسر ، ونجت المدمرة في اللحظة الأخيرة .

كانت المدمرة الأمريكية قد صنعت قبل الحرب العالمية الثانية ، وحمولتها حوالي 7300 طن . وتحمل اسم المستكشف الأمريكي للمنطقة القطبية الشمالية روبرت إدوين بيرى Robert Edwin Peary تكريماً له . وقد عهد إليها أيضاً القيام بأعمال الدورية أمام سواحل كندا في المنطقة الواقعة بين نيوفاوندلاند وجنوب جزيرة جرينلاند الدانيماركية وحتى آيسلاند في أقصى الشمال .

وقد امتدت الحرب إلى هذه المنطقة بالضرورة ، حيث إن الألمان أقاموا محطات للتنبؤات الجوية على الشاطئ الشرقي من الجزيرة في نهاية عام 1940 ، وخاصة في شمال سكورسباي سوند Scoresby Sund بهدف إمداد سلاح الطيران الألماني والغواصات بحالة الجو مرتين يومياً .

في نفس الوقت احتل الأمريكيون الشاطئ الغربي لجزيرة جرينلاند في مايو 1941 ، لإنشاء محطات وقواعد جوية لقاذفات القنابل المتجهة إلى شمال بريطانيا - عبر كندا - باعتبار أن هذا الطريق هو أقصر الطرق الجوية بين القارتين .

وقد دارت معارك رهيبية لإجلاء الألمان عن الشاطئ الشرقي للجزيرة ، وضربوا مراراً بقاذفات القنابل . ولكن كان من المستحيل تماماً حصر المحطات الألمانية السرية في جزيرة جبلية متجمدة تبلغ مساحتها نصف مساحة الولايات المتحدة .

أما الغواصة الألمانية يو - 233 ، فهي غواصة هجومية من طراز «XB» . حمولتها 1763 طناً ، وطولها حوالي 89 متراً . وعرضها عشرة أمتار . ومهمتها الأساسية بث الألغام البحرية Minelaying ، حيث يمكنها بث ونشر 60 لغماً مختلفاً . ومداها 14,500 ميل بحري ، وسرعتها القصوى 16.5 عقدة ، وطاقمها مكون من 52 شخصاً ويمكن استخدامها للتنموين والوقود والمهام السرية . وهي مسلحة بمدفع سطح عيار 4.1 بوصة ، ومدفع مضاد للطائرات عيار 37 ميللمتراً ، ومدفع رشاش رباعي في البرج . ولها أنبوبان خلفيان Stern لإطلاق طوربيدات ، وليس لها أنابيب أمامية Bow مثل باقي الغواصات .

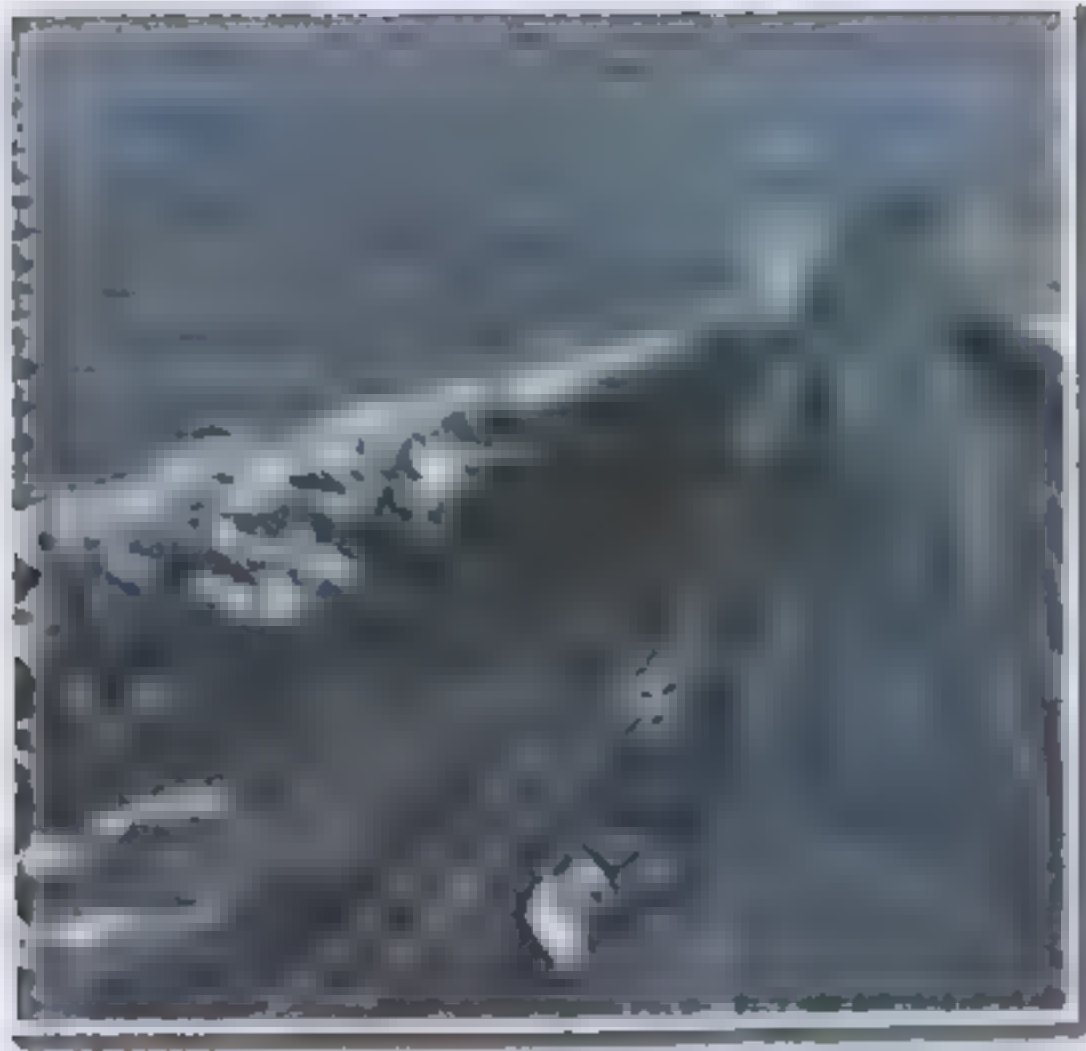
كانت الغواصة في مهمة بث الألغام أمام السواحل الكندية ، ثم تزويد محطات اللاسلكى الألمانية على الشاطئ الشرقي

لجزيرة جرينلاند بالوقود والتموين . ثم العودة إلى قاعدتها في ميناء بريست Brest الفرنسي . وكانت الغواصة في طريق عودتها بعد أداء مهامها ، بزاوية 140 درجة ، حينما التقت بالمدمرة الأمريكية بيرى .

كان من جراء هذا الاشتباك الدموى الأول وقوع عدد من القتلى والجرحى على ظهر المدمرة والغواصة على السواء . ابتعدت الغواصة بسرعة على السطح ، وفى نفس الزاوية والاتجاه - « وان . فور . زيرو » . وكان الألمان لم يدركوا بعد الأخطار المحدقة بهم .

انطلقت قذيفة مدفع على سطح الغواصة ، برغم خلل الدائرة الكهربائية الذى أصاب المدمرة . بينما أخذ المدفع المضاد للطائرات على سطح الغواصة ، يدك طاقمى المدفعين الثقيلين الأماميين للمدمرة ، وكذلك منصة القيادة وكل ما على السطح الأمامى . ولكن المدمرة تهيأت للحاق بها ثم حادتها ، مما سمح لطاقمى المدافع الخلفية بضرب الغواصة ، فأطاحت الشظايا ببعض الألمان من على سطح الغواصة . بينما هرع الباقون نحو البرج .

أخذت الغواصة فى الهبوط بسرعة تحت الماء وصاح



البحرية الأمريكية يو-233 فى طريقها إلى قاعدتها فى ميناء بريست الفرنسي حين دخلت فى معركة مع المدمرة الأمريكية .

القبطان هتشنز بالبحار الممسك بالدفة « ايكنهيد » وجه المقدمة نحوها .. وجهها للنطاح Butting « . وعلى الفور أدار ايكنهيد عجلة دفة القيادة بسرعة ، وأصبحت المقدمة تتجه مباشرة نحو الغواصة التي كادت تختفي تحت الماء . وتهايا بحارة المدمرة لنشوة الصدام ، الذي أصبح محتوما لقصر المسافة . ولكن الغواصة استدارت إلى اليسار بطريقة مفاجئة . مما ولد موجة ضخمة عالية ، رفعت مقدمة المدمرة وهبطت بها في رفق أمام برج الغواصة بزاوية مائلة .

لثوان شعر بحارة المدمرة بالذهول وخيبة الأمل ، فلا قرعة ولا انفجارات ، ولا حتى أصوات استغاثة . بل مجرد استبأك رهيب بين سفينتين في وضع معقد وساكن . وأفاق البحارة على صوت القبطان : « ... الرشاشات ! أطلقوا النار ! » .

لم يكن هناك من سبيل لاستخدام المدافع الثقيلة ، فأخذ بحارة المدمرة يضربون الغواصة تحتهم بالبنادق والرشاشات ، وبأى شيء في متناول أيديهم . وكلما حاول ألماني الخروج من البرج ، يواجه بسيل من اللطلقات . وكانت منبحة مروعة للألمان ، من هذه المسافة القصيرة التي لا تتجاوز 17 متراً

استمر هذا الصراع الدموي لعشر دقائق ، حينما انفصلت السفينتان . وأخذت الغواصة تغطس تحت الماء ، وتندفع بعيدا بسرعة لا تتجاوز 7 عقد .. والسبب أن الغواصات القديمة كانت تعتمد على البطاريات للسير تحت الماء . فلم يكن من الممكن تشغيل ماكينات الديزل لحاجتها إلى الأكسجين . وكان لابد من صعود الغواصات على السطح لإعادة شحن البطاريات ، لاستخدامها فقط للغوص العميق .

كانت المدمرة تتبع الغواصة بسرعة بطيئة ، مستخدمة أجهزة السونار لتحديد مكانها . وكانت هي أيضا في وضع خطير للغاية ، إذ أخذت غرفة الماكينات تمتلئ بالمياه . إذ إن الصدام أثر في هيكل المدمرة الذي لا يزيد سمكه على 8 سنتيمترات ، بفعل الاحتكاك والأمواج العاتية . في حين أن الغواصة لم تتأثر على الإطلاق ، حيث إنها صنعت لتحمل الضغط الشديد .

وصلت المياه إلى صدور البحارة في غرفة الآلات الأمامية ، فأمر الملازم موريسون براون Morrison Brown كبير المهندسين ، بمغادرة الغرفة . وبقي هو وحده ليؤدي واجبه . إذ إن المدمرة كلما تمايلت تجعل من الحطام العائم قذائف خطيرة على البحارة والفنيين

فجأة انقطع الاتصال بالغواصة . ولكن هتشتز أمر بمواصلة السير للأمام بضعة أميال . ثم عاد في قوس واسع دون أثر للغواصة . فأمر بوقف المحركات في نفس المكان ، وعدم إحداث أى صوت بما فيه اللاسلكى .

كانت مباراة في الذكاء المتوهج والحدس الصحيح والتخمين الجيد . إذ قدر قبطان المدمرة أن قائد الغواصة أوقف تشغيل محركاتها تحت الماء حتى لا تكشفها أجهزة السونار . وأنها قد تكون هناك تحت الماء ، ساكنة بلا حركة ، وبالفعل كان الأمر كذلك . ولكنه لم يكن يستطيع أن يعرف على وجه الدقة . حيث إن السونار الإيجابي Positive Sonar لم يكن قد ركب بعد في مدمرته . وهو جهاز مكون من أنظمة من الميكروفونات والسماعات . لإرسال موجات صوتية تصطدم بجسم الغواصة تحت الماء ثم ترتد للسماعات ، حيث يمكن الكشف عن مكانها وهي ساكنة .

استمر ذلك الموقف المتوتر والساكن عدة ساعات مملة ، حتى لاح الفجر ، وارتفعت الشمس فوق الأفق الشرقى من اتجاه أوروبا . وفجأة صاح البحار إدوارد مأليني Edward Malleni المسئول عن السونار : « ... إنها بدأت تتحرك ! » .

لقد اعتقد قائد الغواصة أن بقاءه عدة ساعات معلقاً في مياه المحيط على عمق مائة متر دون صوت ، قد جعل المدمرة تينس من العثور عليه ، أو أنها تبحث عنه في مكان آخر في المحيط .

في الحال أصدر القبطان هتشتز أمره بالحق بالغواصة على الجانب الأيسر . وببت الحياة مرة أخرى في المدمرة ، مع إعداد قتابل الأعماق . وعندما أظهر السونار أنهم فوق الهدف تماماً ، أخذ الملازم ريتشارد وينسور Richard Winsor - مساعد قائد المدفعية - بقذف القنابل البرميلية التي أخذت تنفجر في دوى مكتوم تحت سطح الماء ، ناشرة رشاشات عالية من المياه على طول مسار المدمرة .

كان دوى القنابل مفاجأة مزعجة لقائد الغواصة ، الأمر الذى انعكس على تصرفه الغاضب فى اللحظات التالية . وقرر إغراق هذه المدمرة العنيدة بأى حال من الأحوال . ابتعد بالغواصة ناحية اليسار فى انحراف حاد ، حتى يمكنه توجيه أنابيب طوربيد الخلفية نحو المدمرة . ثم أطلق طوربيداً واحداً أصاب المدمرة فى منتصفها فى دوى هائل . أخذت المياه تتدفق بسرعة إلى قلب المدمرة ، فى الوقت

الذى كان فيه القبطان هيتشنز ينفذ حيلته الأخيرة . حيث أمر الضباط والبحارة بترك المدمرة فى الحال ، ولكن على كل منهم أن يصعد إلى السطح ومعه أى شيء من الداخل قابل للإشعال . وقام بإشعال النيران فى الملابس والمراتب والبطاطين وبراميل الزيت والموال على سطح المدمرة . بينما أخذ البحارة ينزلون قوارب النجاة ويتعدون عن المدمرة . ولكن بقى آيكنهيد ممسكا بعجلة الدفة ، والملازم براون فى مكانه وكذلك القبطان .

كانت ماكينات الديزل ما زالت تعمل برغم تدفق المياه إلى غرفة الآلات ، حيث إنها معزولة ضد تسرب المياه إلى داخلها . فلما رفع قائد الغواصة منظار البيريسكوب Periscope بعد عدة دقائق ، شاهد المدمرة وهى تحترق ، والدخان الأسود يحيط بسطحها ، والبحارة يهجرونها ، فصعد إلى السطح على بعد حوالى 400 متر على الجانب الأيسر .

أخذت الغواصة فى الانتظار حتى يخلى البحارة سطح المدمرة ، ثم يطلق عليها الطوربيد الأخير ليرسلها إلى أعماق المحيط . وهو أمر توقعه هتشنز طبقا للعادات التى درج عليها قادة الغواصات الألمانية . وتمهل قليلا حتى صعد على سطح الغواصة معظم ضباطها وبحارتها ، ليشاهدوا مأساة

المدمرة التى قتلت منهم أكثر من 35 بحاراً . فى تلك اللحظة صاح القبطان هتشنز عبر الأبواب الصوتية إلى غرفة الآلات : « ... الآن يا براون .. الآن ! » . بينما أدار آيكنهيد عجلة الدفة إلى أقصى اليسار .

أخذ بحارة الغواصة يشاهدون فى ذهول المدمرة وهى تتحرك ببطء ، ثم وهى تستدير بمقدمتها نحوهم ، وتسرع شيئاً فشيئاً . صرخ قائد الغواصة بعدة أوامر سريعة ، بينما تدافع البحارة إلى البرج فى هلع . وأخذت الغواصة تتحرك هى الأخرى ببطء ، وتحاول الغطس ، ولكنها تحتاج لعدة دقائق حتى تمتلئ خزانات الغطس .

كان الوقت قد فات ، فى هذه المرة اندفعت مقدمة المدمرة الممتلئة بالمياه فى قلب الغواصة . حدث صدام مروع ، أطاح ببرج الغواصة الصلب والمدافع الثقيلة . وبقر هيكلها ، وأخذت المياه تتدفق بشدة داخل الغواصة .

كان ملىنى بحر الإشارة قد استطاع إرسال رسالة قصيرة ، تحدد مكان المدمرة . بعد أن قام بتشغيل المولد الاحتياطي بوقود القذاحات وكحول المستشفى مع بعض الكيروسين . والتقطت إحدى الطائرات الأمريكية هذه الإشارة ، التى أرسلت سفينة إنقاذ للمنطقة .

تتاول القبطان هتشنز كشفاً ضوئياً ، وذهب بمفرده منقبض النفس ، يتفقد المدمرة المهجورة ، والتي كانت أول سفينة يتولى قيادتها ، ولم يكن هناك من أحد . فصعد إلى السطح ، بعد أن أخذ معه علم المدمرة بيرى ، ووثائقها وكتاب الشفرة السرية والخرائط والأوامر فى حقيبة واحدة معدة فى غرفته .

كان فى انتظاره الملازم براون ، الذى نزع علم الدولة من على السارية وطواه ، بينما أخذ بحار الدفة أيكتهيد فى نزع علم البحرية الأمريكية . ثم هبط الثلاثة على الشباك المدلاة من مؤخرة المدمرة إلى أحد الزوارق .

وصلت سفينة الإنقاذ حوالى الظهر ، فصعد إليها الناجون من المدمرة بعد أن قتل منهم 27 شخصاً . مع ثلاثة فقط من البحارة الألمان ، كانوا على ظهر الغواصة لحظة الصدام ، وقفزوا إلى المياه . وانتظرت سفينة الإنقاذ فى المنطقة عدة ساعات أخرى ، حتى غاصت المدمرة والغواصة معاً إلى أعماق المحيط ، ثم بدأت مرحلة العودة .

بتحريف مختصر عن المصدر :

-- True Battle of World War II Magazine, Oct. 1968,
Written by John Hersey. Published by Stanley Publications
Inc., 261 fifth Avenue, New York, N.Y., 10016, USA.



فجأة اندفعت المدمرة (بيرى) بأقصى سرعتها نحو الغواصة الألمانية .

فهرس

الصفحة	الأحداث
4	تقديم
5	مقدمة المحرر
7	البحث عن الفواصة المختلفة - سيسيل فورمستر
30	مطاردة البارجة الثقيلة (بسمارك) - لودويك كتيدي
52	ضرب قاعدة الاتصالات الألمانية في المحيط الهندي - جيمس ليسور
72	الحاق بالفرقاطة السوفييتية المتمردة - توم أنسين
86	الحصار البحري للبارجة جراف مبي - جيمس جورنون
100	صدام بين سفينتين تجاريتين مسلحتين - كولن سيمبسون
120	غواصة يابانية في مهمة سرية - جولي دام ، كوني ليزلي
131	عملية انتحارية لضرب البارجة تيريتز - توماس جالابير
146	اصطياد ناقلة الجنود البريطانية - جونز راتكليف
159	الصراع الدامي بين غواصة ألمانية ومدمرة أمريكية - جون هيرسي

رقم الإيداع : ٩٨٦٨

الترقيم الدولي : ٤ - ٣٦٤ - ٢٦٦ - ٩٧٧



**وقائع حقيقية
وأحداث غريبة**

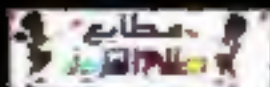
ليس لها أي تفسير على الإطلاق



حدث بالفعل

يقدم هذا الكتاب وقائع حقيقية وأحداثاً حدثت بالفعل من واقع الحياة ، تشكل مآزقاً واقعياً يندرج حدوثه أو حادثها غريباً ليس له أي تفسير على الإطلاق ، أو لجرمة إنسانية حية تضاف إلى تصرفات الأقدار المترابكة .

وقائع هي ملح الحياة وللمرة المتجارب ، وحصيلة العمر ، تكشف بتلقائية شديدة عن معدن الإنسان وأصالته ، وتلوح الحكمة الكامنة في محاببة الصاعب والشدائد ، وتلقى الضوء على القوة الكامنة الهائلة داخل كل إنسان ، المستمدة من قوة الإيمان والوعي الكامل بالوجود ، ودوره في الحياة ومدى تمسكه بالمثل والقيم والفضيلة السليمة ، حتى يصبح إنساناً عظيماً بحق ، فليس هناك طريق مختصر غير ذلك .



م

الطبعة الأولى: ٢٠٠٠
وتمتدعته: بالدفتر الإقليمي
في سائر الدول العربية والبعث